

22. Norra delen af Stilla oceanen.
Efter Abr. Ortelius, *Maris Pacifici (quod vulgo Mar del Zur) novissima descriptio*, 1589.

DE

FRANSKA SJÖFÄRDERNA

TILL

SÖDERHAFVET

I BÖRJAN AF ADERTONDE SEKLET

------------------- EN STUDIE I HISTORISK GEOGRAFI AFE. W. DAHLGREN -----------------

STOCKHOLM KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER 1900

Förord till den elektroniska utgåvan

Denna monografi ingår, trots tryckåret 1900, även som årgång 13 (1893) av tidskriften **Ymer**. Verket, som tillhör Princeton University Library, har scannats av Google Books. Det anpassades och OCR-tolkades för Projekt Runeberg i oktober 2014 av Bert H.

Inledning.

I Kongl. Bibliotekets handskriftsamling förvaras en folio-volym med följande titel:

Av Nom de Diev Journal du voyage du Pérou en Chine, et retour en France, repassant par le Pérou, et Chily dans le Vais-seau le S:t Antoine, du port de 300 thonneaux, armé de 44 canons, et 150 hommes d'Esquipage, et appartenant aux particuliers de France; commandé par M:r De Frondat.

Den resa, som skildras i detta manuskript, tog sin början i Pisco på Södra Amerikas Stillahafskust den 22 mars 1708. Färden gick därifrån tvärs öfver oceanen till Kanton i Kina, hvarifrån återvägen anträddes öfver Stilla

hafvets nordliga del till Cali-fornien, för att fortsätta längs Amerikas västkust ända ned till staden Concepcion i Chile, där berättelsen afbrytes den 22 jan. 1711. Däremot meddelar oss handskriften intet vare sig om fartygets resa från hemorten till Peru ej heller, såsom titeln ut-lofvar, om dess hemförd från de sydamerikanska farvattnen till Frankrike.

Då jag, på uppmaning af bibliotekarien dr Harald Wiesel-gren, började studera denna reseberättelse och därvid till en böljan sökte utröna, huruvida skeppet >S:t Antoine» och dess be-fälhafvare M. de Frondat förvärfvat sig någon plats inom upptäck tsfördern as och sjöfartens historia, var det ej svårt att konstatera, att våra dagars rikhaltiga historiskt-geografiska litteratur om så väl det ena som den andre iakttager en fullständig tystnad. Afven i befölhafvarens hemland, Frankrike, tycktes, såsom där gjorda förfrågningar gåfvo vid handen, denna resa vara helt och hållet förgäten. I den tryckta litteraturen fick jag gä tillbaka ända till engelsmannen James Burney’s i seklets början utgifna stora samlingsverk öfver färderna till Stilla oceanen för att finna några sparsamma notiser om »S:t Antoines» färd.

Ymer. 1/1.Mera gifvande visade sig det adertonde århundradets litteratur. Därifrån hämtade uppgifter supplerade först och främst en af bristerna i det stockholmska manuskriptet och lämnade de hufvudsakligaste data för resans senare del och fartygets återkomst till Frankrike; vidare ådagalade de, att resan, långt ifrån att ha varit förbisedd, länge inom den teoretiska geografien spelat en viss, ej obetydande roll, och slutligen gåfvo fortsatta litteraturstudier vid handen, att »S:t Antoines» färd ingalunda var en enstaka företeelse. Detta fartyg var nämligen ett af de många, hvilka under 18:e seklets två första årtionden uppehöllo förbindelsen mellan Frankrike och Spaniens dåvarande besittningar vid det s. k. Söderhafvets kuster. Visserligen hafva icke dessa maritima företag riktat geografien med nya upptäckter af större betydenhet, men i kommersiellt och framför allt i finansiellt och politiskt hänseende medförde de vidtgående följder och saknade för öfrigt icke betydelse äfven för den nautiska vetenskapens utveckling. 1 Frankrikes sjöfartshistoria förtjäna de också af den anledningen ett rum, att de gåfvo upphof till icke blott de första franska färderna öfver Stilla oceanen, utan äfven till de första världsomseglingarna under fransk flagga.

I betraktande af dessa omständigheter kan det synas egendomligt, att de franska sydhafsfärderna under början af 18:e seklet ännu icke gjorts till föremål för monogratisk behandling. Att söka skrifva deras historia var från början icke heller min af-sikt. En kort framställning af detta bortglömda kapitel i handelns och sjöfartens historia syntes mig dock icke böra saknas i en redogörelse för *S:t Antoines» resa, och jag företog mig därför att söka sammanställa de spridda notiser, som jag anträffade här och hvar i den tryckta litteraturen. Visserligen framgick häraf endast en fragmentarisk bild, men materialet visade sig i alla fall vara oväntadt rikt, och då många hittills förbisedda fakta inneburo ett icke ringa intresse, ansåg jag mig hafva anledning att utvidga planen för mitt arbete, så att detsamma skulle omfatta ej blott »S:t Antoines* resa och hvad därmed närmast ägde sammanhang, utan äfven de öfriga samtida sydhafsfärderna, så vidt uppgifter därom kunde erhållas.

Att komplettera mina studier genom forskning i franska arkiv var ett önskningsmål, hvartill jag från början ej såg någon utsikt, ehuru angelägenheten af en sådan komplettering alltmera framträdde under arbetets fortgång. En direkt anledning att rådfråga en handskrifven källa fann jag emellertid af ett citat hos den franske geografen Philippe Buache. Däraf framgick, att ännuARBETETS KÄLLOR.

3

vid medlet af 1700-talet förefanns i Frankrike ytterligare en handskrifven berättelse om skeppet »S:t Antoines» resa, antagligen härstammande från befälhafvarens, M. de Frondats, egen band. De undersökningar angående denna handskrifts existens, som på min begäran godhetsfullt anställdes af M. Gabriel Marcel, den insiktsfulle chefen för Nationalbibliotekets geografiska afdelning, gåfvo till en början endast negativt resultat. Ingen reseberättelse kunde anträffas i marinministeriets arkiv, och om M. de Frondat kunde ingen annan upplysning vinnas än den, att han ej varit officer i den kungliga flottan. Stor blef därför min öfverraskning, då jag ungefär ett år senare genom M. Marcel fick underrättelse, att Frondats journal blifvit funnen, och att denna, jämte en del andra för mitt arbete antagligen viktiga papper, förvarades i »Archives hydrographiques du Dépôt de la marine»,

det franska sjökartearkivet. Min lifiiga önskan att taga kännedom om dessa urkunder blef jag lyckligtvis i stånd att kort därefter realisera, då jag, tack vare ett anslag af K. Vetenskapsakademien, sattes i tillfälle att tillbringa en del af sommaren 1896 i Paris.

De i nämnda arkiv förvarade urkunderna till den franska handelssjöfartens historia utgöras till stor del af skeppsjour-naler, närmast motsvarande våra dagars loggböcker, för hvilkas bevarande vi antagligen hafva att tacka föreskriften i Ludvig XIV:s »Ordonnance touchant la marine» af 1681, att »piloten», vid vite af 50 livres, var skyldig att efter återkomsten från en långresa aflämna en kopia af sin journal till vederbörande amiralitets-kansli (greffe de l'amirauté). Att emellertid från de till mer än ett hundratal uppgående franska sydhafsfärderna under ifrågavarande period blott ett tiotal journaler numera finnas i Dépôt de la marine beror väl i första rummet därpå, att det ofvannämnda påbudet, trots vitesbestämmelsen, ej så noga efterlefdes, men har antagligen sin grund äfven däri, att en stor del, måhända de fiesta, af dessa resor, af anledningar till hvilka jag framdeles skall återkomma, företogos i hemlighet, i mer eller mindre uppenbart trots af den franska regeringens förbud. Utom dessa journaler innehåller arkivet en del andra för det förevarande ämnet viktiga handlingar, såsom bref växlingar, seglingsanvisningar och framför allt kartor.

Med största beredvillighet och tillmötesgående ställdes af vederbörande myndigheter alla dessa urkunder till mitt förfogande, och jag begagnar tillfället att särskildt uttala min tacksamhet till M. Hatt, ingénieur hydrographe, och arkivarien M. Buteu, båda anställda vid Dépôt de la marine. Ej mindre är min tack-samhet till grefve Herman Wrangel, hvilken såsom svensk-norsk chargé d’affaires förskaffade mig de nödiga autorisationerna från marinministeriet.

Andra till ämnet hörande upplysningar har jag hämtat dels från Nationalbiblioteket, i hvars storartade kartsamling jag med aldrig tröttnande välvilja vägledts af min vän M. Marcel, dels från marinministeriets arkiv, hvilket dock, såsom egnadt uteslutande åt örlogsflottans handlingar, innehåller endast ett fåtal bidrag till de i handelssyfte företagna sydhafsfärdernas historia. Slutligen har jag begagnat ett kort uppehåll i Rouen för att taga kännedom om en i därvarande departementsarkivförvarad handskrift. Däremot måste jag beklaga, att tid och omständigheter icke med-gåfvo mig att utsträcka mina forskningar till kolonialministeriets arkiv,1 dit en del handlingar blifvit öfverflyttade från Dépôt de la marine, ej heller till franska utrikesministeriets arkiv, där, såsom framgår af antydningar i den tryckta litteraturen,2 viktiga upplysningar framför allt torde vara att hämta. Forskningar i sistnämnda arkiv äfvensom i det franska Nationalarkivet angående vissa handlingar, till hvilka jag på annat håll funnit hänvisningar, har herr envoyén H. Åkerman personligen behagat anställa, och får jag för detta välvilliga tillmötesgående hembära min vördsamma tacksägelse. Sannolikt torde för ämnets fullständiga utredning studier böra anställas äfven i en del franska provinsarkiv, särdeles i Normandie och Bretagne; ej heller därtill har jag varit i tillfälle, lika litet som jag kunnat för ändamålet rådfråga »Archivo de lndias» i Sevilla. Om en del min framställning kompletterande urkunder från detta arkiv har jag lyckligtvis fått kännedom genom citater hos tvenne chilenska författare, hvilka anföras i det följande.

Den tryckta litteratur, som jag för mitt arbete behöft rådfråga, har jag till väsentligaste delen funnit i Kongl. bibliotekets på geografiens och historiens områden särdeles rika samlingar. Med tacksamhet har jag också att erkänna den beredvillighet, hvarmed där förut obefintliga verk blifvit, närmast för mitt behof, anskaffade. Äfven Vetenskapsakademiens bibliotek och Upsala

1 Eu redogörelse för detta arkivs väsentliga innehåll, dess kataloger m. m. ses hos Lucien Peytbaud, L'esclavage aux Antilles françaises avant 1789. Paris 1897.

2 >Le commerce des Indes a vivement préoccupé lo gouvernement français [under spanska successionskriget]: on trouve aux Affaires étrangères (Espagne) un grand nombre de volumes renfermant les mémoires qui le concernent* (A. Baudrillart, Philippe V et la cour de France, T. 1, Paris 1890, s. 189 not. 2).universitetsbibliotek bafva beredt mig tillfällen till kompletterande studier, och icke minst har jag i sådant hänseende att tacka friherre A. E. Nordenskiöld, hvars storartade samlingar af äldre geografisk litteratur och kartor af deras ägare upplåtits till mitt oinskränkta begagnande.

* #

*

Den skildring af de franska sydhafsfärdernas historia, som grundats på det material, hvarför här i korthet redogjorts, är naturligtvis långt ifrån uttömmande. Särskildt måste jag beklaga, att det ej lyckats mig att vinna full klarhet i två viktiga punkter, nämligen i fråga om dessa färders första uppkomst, äfven-som angående deras slutliga upphörande. För svenska läsare torde det dock få anses såsom mindre betydande, att bestämda data i dessa båda afseenden saknas, då de allmänna orsakerna i så väl ena som andra fallet kunnat fastställas.

Medelpunkten i framställningen utgöres af »S:t Antoines» resa. Anledningen härtill är gifvetvis i främsta rummet den, att de mig till buds stående källorna varit vida rikare i fråga om denna färd än beträffande någon af de öfriga, men den större utförligheten har äfven sitt berättigande däraf, att jag under arbetets fortgång erhållit fullgiltiga bevis för riktigheten af min förmodan, att af alla de franska sydhafsfärderna den, som utfördes ombord å >S:t Antoine», utan jämförelse var den märkligaste.

Dels i form af inledande anmärkningar, dels såsom utvikningar från det egentliga ämnet* har jag till framställningen knutit en del skildringar, företrädesvis af geografiskt, nautiskt och kulturhistoriskt innehåll.

Det tidehvarf, i hvilket de ifrågavarande sjöfärderna utfördes, hör onekligen till dem, som minst riktat den geografiska vetenskapen med kännedomen om nya länder och haf. I hvad angår upp-täcktshistorien har således här ej gifvits anledning att syssla med frågor af större och allmännare intresse. Perioder af stillestånd egna sig emellertid väl för hopsummering af redan vunna resultat och innebära, närmare betraktade, ofta frön till en kommande utveckling. Att de vetenskapliga upptäcktsfärdernas tidehvarf förebådas redan vid det 18:e seklets ingång och i samband med här ifrågavarande transmarina företag, får jag alltså tillfälle att framhålla. Att kulturhistoriska teckningar af något större utförlighet blifvit indragna i en publikation, företrädesvis egnad åt geografisk forskning, torde äga sitt berättigande däri, att de innebära den nödvändiga förklaringen till åtskilliga af de om-handlade tilldragelserna; i den mån de beröra förhållandena inom det spanska kolonialväldet, torde de, oberoende häraf, särskildt i våra dagar vara af intresse, då de bidraga att belysa orsakerna till detta väldes förfall och slutliga, nu fullbordade undergång.

Innan jag öfvergår till en utveckling af det förelagda ämnet, torde det vara på sin plats att meddela några upplysningar om den handskrift, som gifvit första anledningen till detta arbete, samt att söka utreda hvem som författat densamma och huru den kommit att hamna, fjärran från sitt hemland, i ett svenskt bibliotek.

* *

Den ifrågavarande volymen består af 115 blad i stor folio, af hvilka 94 innehålla en med särdeles tydlig hand skrifven text; de öfriga äro oskrifna. Dels i texten, dels på särskilda, i dennas paginering ingående blad finnas 12 kartor och 25 kustfbrtoningar, alla utförda i färger med synnerlig omsorg och prydlighet. Af en annan hand än den, som skrifvit texten, läses på ett af de opaginerade bladen en »Table des cartes, ports ou havres*, och på några af kartorna finnes antecknadt, att de blifvit upprättade af en viss Pierre Moime. Tvenne i volymen löst inlagda, nu i densamma infästade oktavblad innehålla anteckningar, af hvilka några hänföra sig till skeppet »la Découverte's» resa, 1707—16, med hvilken vi i det följande äfven få anledning att sysselsätta oss. Det hela är inbundet i samtida helt skinnband med rikt förgylld rygg, som i det röda titelfältet visar orden: Voyage dv Perov et Chine.

Manuskriptets prydlighet och solida utstyrsel, den omsorg som blifvit nedlagd på kartor och öfriga bilder, låta oss förmoda, att boken varit af sedd att öfver lämnas åt någon hög herre, i hvars händer den, såsom ofullbordad, dock sannolikt aldrig kommit.

Hvem som författat den förevarande reseberättelsen säges ingenstädes uttryckligen i densamma. Att det ej kan hafva varit befälhafvaren, M. de Frondat, framgår af det sätt, hvarpå denne omtalas, och bekräftas däraf, att han efterlämnat en egen, i åtskilliga detaljer afvikande berättelse. Några uttryck i texten göra det emellertid antagligt, att reseskildringen affattats af samme persoh, som upprättat och tecknat de däri intagna kartorna, och vi kunna

därför med tämligen stor säkerhet såsom författare angifva den ofvannämnde Pierre Moirie. Om dennes person saknas åter alla underrättelser. Af hans journal framgårendast, att han ej från början deltagit i »S:t Antoines» färd, utan först i Chile eller Peru stigit ombord på detta fartyg. Antagligen har författaren gjort resan från Frankrike till Sydamerika med »le François» från Nantes, kapten de la Foliette Des-cazeaux, 1 och häri kunna vi finna anledningen till, att han börjar redogörelsen för »S:t Antoines» färd först med öfverfarten från Peru till Kina, ehuru han visserligen kan hafva funnit sig föranledd härtill äfven däraf, att seglingen rundt Kap Horn och längs Sydamerikas västkust redan före hans tid blifvit utförd af så många franska fartyg, att anteckningarna därom i hemlandet ej kunde påräkna synnerligt intresse.

I fråga om den befattning, som författaren innehaft ombord, äro vi också hänvisade till gissningar. Antagligast synes vid första påseendet, att han gjort tjänst som fartygets »pilote», en befälspost till hvilken, enligt Ludvig XIV:s ofvan åberopade ordonnans, hörde att »commander à la route», och som alltså närmast motsvarade »navigationsofficern» å nutida örlogsfartyg. Piloten skulle under resor å afiägsna farvatten föra två »papiers journaux», och reseberättelsens hufvudsakliga innehåll sammanfaller med hvad nämnda ordonnans föreskrifver om dessa journalers innehåll och uppställning. Också yttrar sig författaren alltid i första person, då det är fråga om bestämmande af longitud och latitud, om pejlingar och andra nautiska observationer.

Kn del omständigheter synas emellertid strida emot ett dylikt antagande. Dels talar författaren på ett ställe om sin »ringa erfarenhet i navigationen», en själfbekännelse som knappast anstått en innehafvare af den viktiga pilotbefattningen och i hvarje fall vittnar om en blygsamhet, som ej tillskrefs piloterna af andra samtida resande;1 2 dels ådagalägger hans arbete en bildningsgrad och vana att föra pennan, som ej obetydligt höjer sig öfver de bevarade alstren af en del fartygsbefälbafvare från denna tid, och

1 Författaren säger (Mskr. fol. 91 v.): »Dans mon voyage dans le François de Nantes nous rangeâmes cette ille [Santa Maria vid inloppet till Concepcion] de nuit de fort proche*. Detta torde hafva inträffat i mars 1707 — >S:t Antoine» anlände dit först i nov. s. à. — ty »le François» befann sig i Valparaiso från d. 6 till d. 19 april 1707 och fortsatte därifrån sin resa till Peru. Till Frankrike anlände detta fartyg d. 26 mars 1709 med M. Chabrrt’s eskader (se nedan sid. 79).

* Såsom exempel härpå tillåter jag mig anföra följande karakteristiska yttrande: >J’ai remarqué qne cenx d'entre les pilotes qui ont les meilleurs poumons et qui jurent le mieux, remportent toujours le prix de l’éloquence, et entraînent les autres à leur opinion. C’est une espèce d’art oratoire, une douce persuasion qui n’est propre qu’aux gens de ce métier» (de la Barbinais le Gentil, Nouveau voyage au tour du monde, T. 3, Paris 1727, s. 10).som synes oförenlig med piloternas i socialt afseende underordnade ställning.1 Därtill komitaer, att de nautiska observationerna i Moiries journal synas vara gjorda oberoende af dem, som förekomma i cbefens berättelse och hvilka senare väl få antagas vara hämtade ur de af piloterna under resan officiellt förda loggböckema. På grund häraf är det måhända sannolikare, att reseberättelsens författare varit en af de unga volontärer eller passagerare, som medföljde fartyget och i hvilkas sällskap han åtminstone vid ett tillfälle förmäler sig hafva uppträdt.

Om alltså frågan om M. Pierre Moiries person och yrke måste lämnas oafgjord, så är det däremot uppenbart, att han kort efter sin återkomst till hemlandet år 1711 utarbetat sin rese-journal. Hvar detta skett och i hvilka händer hans arbete befunnit sig under en tid af omkring hundra år efter nedskrifvan-det, är det nu omöjligt att afgöra. Först från början af 1800-talet kunna vi, tack vare några anteckningar i manuskriptet, följa dettas öden, hvilka väl kunna förtjäna anföras såsom en illustration till den ofta citerade satsen: »habent sua fata libelli».

På volymens titelblad, hvars lydelse jag ofvan anfört, läses följande inskrift:

Je soussigné atteste avoir cédé le présent manuscrit à M:r Mellerborg chirurgien major du 115.

Dax le 29 Octobre 1812.

Thore

Méd. en chef de l’hôpital m:re.

Häraf framgår icke om det var genom köp eller gåfva, som boken ombytte ägare, men båda de namn, som i attesten förekomma, tillhöra bekanta personligheter.

M. Jean Thore, hvilken förvärfvat sig anseende så väl såsom läkare som såsom författare inom sin vetenskap, dog 1823 i Dax.2 * * * * * 8

Claës Eric Mellerborg åter var till börden svensk. Han var född d. 27 mars 1773 i Södermanland, studerade medicin i Upsala

1 Piloterna tyckas i allmänhet icke innehaft rang som officerare ombord. För-

tretad öfver ett af piloterna begånget misstag yttrar kapten de Boisloré pä skeppet

>la Toison d'or» (1706): »Mon sentiment est de ne jamais donner la qualité d'officier

à nn premier pilote d'an vaisseau qui a la conduite à la route; dès lorsqu'ils Bont

officiers ils ne se regardent plus comme pilotes.» En lämpligare uppmuntran anser

han därför vara att höja deras aflöning från 50 till 100 francs i månaden. (Mskr.

i Dép. de la marine.)

8 Hans lif är skildradt af M. Düpdch-Lapointe i Journal de la société de médecine de Bordeaux för samma år.och iörvärfvade där en brinnande håg för naturkunskapen, som förmådde honom att företaga långa resor inom fäderneslandet, hvilka utsträcktes ända till Lappland. År 1806 fick han anställning som underläkare vid svenska armén i Pommern, och samma år, den 7 november, blef han tillfångatagen tillsammans med den truppstyrka, som under reträtt från Lauenburg inskeppat sig i Liibeck och på Travefloden måste gifva sig åt fransmännen. Såsom bekant har denna tilldragelse sin betydelse såsom det första sammanträffandet mellan svenska män och deras blifvande monark, ty den franska styrkan stod under befäl af marskalk Bernadotte. Meller-borg utbytte dock snart fångenskapen mot en anställning i fransk tjänst. Såsom kirurg i Napoleons armé gjorde han bland annat fälttåget i Spanien, och det är under återtåget därifrån som vi 1812 finna honom i den lilla, för sina varma bad bekanta staden Dax i sydvästra Frankrike. Till Upsala universitet hade han från Spanien sändt icke mindre än tre dyrbara samlingar af naturalier, hvilka alla föllo i händerna på engelska kapare och gingo förlorade. Fäderneslandet återsåg han icke förrän 1816, så utblottad att han vandrande anlände till Upsala, utan annan redbar egendom än en samling främipande guld- och silfvermynt, som han öfverlämnade till universitetets myntkabinett och hvarför han endast med möda kunde förmås att mottaga en metallvärdet motsvarande ersättning. Efter att under några år hafva skött en läkarebefattning i Värmland, där den bekante björnjägaren Lloyd gjorde hans bekantskap, företog han, dels med understöd af statsmedel, dels på bekostnad af den såsom naturhistorisk samlare kände baron A. G. Gyllenkrook, två resor till Java. Under den senare resan dog han d. 31 dec. 1828 i Djasinga på Java.1

Lyckligtvis hade icke Mellerborg anförtrott den af dr Thore åt honom öfverlämnade volymen åt den osäkra sjövägen. Om den väg, på hvilken den anlände till Sverige, få vi kännedom genom ett par på mycket bristfällig franska affattade anteckningar på bokens sista blad. Af dessa framgår, att Mellerborg genom den såsom botanist och författare i hortikultur kände professor André Thouin vid Jardin des Plantes i Paris sändt boken till sin forne

1 Om dr Mellerborg se: J. F. Sacklén, Snppl. till Sveriges läkarehistoria, Nyköping 1835, s. 575; Svenskt biografiskt lexikon, Bd 5 (ny uppl.), s. 335: samt L. Lloyd, Jagtnöjen i Sverige och Norge, Stblm 1830, s. 81 not., där den svenske öfversättaren af detta arbete (G. Svederus) om Mellerborg berättar åtskilliga egendomliga anekdoter. Angående den första javanska resan, 1820—27, finnes i K. Vetenskapsakademiens bibliotek en kortfattad dagbok äfvensom åtskilliga meddelanden i bref till professor J. W. Dalman.lärare, professor C. P. Thunberg i Upsala, och åt denne, Japans förste vetenskaplige utforskare, var naturligtvis skildringen af en resa, som äfven berörde det ostligaste Asiens länder och haf, en särdeles lämplig gåfva.1 Huru åter boken från den år 1828 döde Upsalaprofessorns ägo kommit att öfvergå till konung Carl XV:s privatbibliotek känner jag ej; tillsammans med denna dyrbara boksamling införlifvades volymen år 1873 i Kongl. biblioteket.

1 Hvarken i Mellerborgs eller Tbonins bref till Thnnberg, hvilka med den Benares öfrign brefväxling förvaras i Upsala universitetsbibliotek, omtalas det ifrågavarande manuskriptet; Thouin sände ofta genom Thunberg hälsningar till den af honom mycket värderade Mellerborg efter dennes återkomst till Sverige.FÖRSTA KAPITLET.

De franska sydhafsfärdernas förutsättningar.

Öfversikt af upptäcktsfärderna i Stilla oceanen. — Den geografiska kunskapen om detta haf vid 18:e seklets början. — Samfärdseln med Spaniens transmarina besittningar. — Den 9panska galeonen mellan Manila och Acapnlco. — Flibnstiererna i Stilla hafvet. — Den franska sjömakten nyskapad af Colbert. — Sjöfarten nnder krigstid, kapareväscndet. — De stora handelskompanierna. — Det franska sydhafs-kompaniet.

Om vi kasta en blick på skådeplatsen för de maritima företag, hvilka skola utgöra föremålet för vår framställning, och se till, hurudan den geografiska kunskapen om den största af oceanerna var vid 1700-talets ingång, så finna vi, att densamma då var ganska ofullständig.

Från den 25 september 1513, då Vasco Nunkz de Balboa från Darien-näsets höjder först skådade ut öfver den omätliga vattenrymden, hade dennas begränsning mot så väl öster som väster ganska hastigt blifvit fastställd; före det 16:e seklets slut var Amerikas västkust känd från Magellansundets mynning till Cali-fornien; likaledes voro upptäckterna i den Ostindiska arkipelagen samt längs Kinas och södra Japans kuster i hufvudsak afslutade. Stilla oceanens gränser mot sydväst så väl som i norr och söder voro däremot vid det stora upptäcktstidehvarfvets slut fullkomligt okända och förblefvo så långt utöfver den tidpunkt, hvarmed vi här ämna sysselsätta oss. Ytterst bristfällig var också kännedomen om den tallösa övärld, som fyller oceanens sydliga hälft.

Under den första världsomseglingen hade Fernåo de Magal-bäes från den 28 nov. 1520 till den 6 mars 1521 genomseglat den vida hafsrymden på diagonalen, utan att, egendomligt nog, påträffa mer än tvenne små obebodda öar, åt hvilka han gaf namnen San Pablo och Isla de los Tiburones (Hajön). Först på ön Guam, »Tjuf-varnes ö* (Isla de Ladrones), såsom han kallade den, fann den store sjöfararen människor samt lifsmedel för sin af hungersdöden hotade besättning. Mödorna och försakelserna under den mer än tremånader långa seglingen voro så oerhörda, att det syntes delta-garne i densamma otroligt, att någon skulle våga upprepa deras djärfva bedrift. Men då det enda af Magalhäes’ fem skepp, som efter fullbordad världsomsegling nådde Europa, dit medförde en laddning af de dyrbara kryddorna, så lockades snart nya äfven-tyrare till upprepade försök att genom det nyupptäckta sundet söder om Amerika uppnå det eftersträfvade målet, kryddornas hemland, Molukkerna.

Stort var emellertid icke resultatet af dessa färder i afseende å kännedomen om Stilla oceanen och dess öar. Magalhäes’ närmaste efterföljare Loaysa fann ej heller under sin oceanfärd, 1526, mer än en liten ö, åt hvilken gafs namnet S. Bartolomé.

Men stormarna, kölden och strömdragen i Magellansundet satte vid själfva porten till den stora oceanen alltför svåra hinder i vägen för den tidens sjöfarare; en lämpligare utgångspunkt för färder väster ut fann man på det af Cortes eröfrade Mexicos Stillahafskust. Då emellertid Spanien genom godvillig öfverens-kommelse år 1529 till Portugal afträdt sina anspråk på Molukkerna, så förlorade äfven denna väg sin betydelse, och först på 1540-talet upptogo spaniorerna sjöförbindelsen mellan oceanens östra och västra delar, nu i afsikt att kolonisera den af dem redan under Magalhäes upptäckta Filippinska ögruppen.

Alla dessa sjöfärder ledo dock af en betänklig olägenhet. Man lyckades visserligen med ekvatorialströmmens och ostpassa-dens tillhjälp att jämförelsevis lätt tillryggalägga vägen från Mexico väster ut, men återfärden mot vind och ström visade sig länge outförbar. De förnyade försöken att på en sydligare breddgrad föra de trögt seglande skeppen tillbaka ledde alltid till samma resultat: man måste återvända till den enda replipunkten, Molukkerna, där portugiserna konfiskerade skeppen och fängslade deras besättningar. Under dessa misslyckade återfärder berördes delar af Nya Guineas nordkust och upptäcktes åtskilliga af de Mikro-nesiska öarna.

Först år 1565 lyckades ett spanskt fartyg att finna vägen öfver Stilla oceanen från väster till öster. Detta fartyg

fördes af piloten Andres Urdaneta, hvilken tagit del redan i Loaysas resa och nu förmåtts att lämna sin ålderdoms tillflyktsort, ett mexikanskt augustinerkloster, för att vägleda Miguel Legazpis expedition till Filippinerna. Urdaneta hade kommit på den riktiga tanken, att vid. nordligare breddgrader borde på västra half-klotet lika väl som på det östra råda västliga vindar. Sedan alltså Legazpi lyckats i sitt företag att på Filippinerna grundaen stadigvarande besittning för den spanska kronan, förde Urda-neta det skepp, som skulle bringa budskapet bärom till Mexico, upp till inemot 40° n. br., och då hans förutsägelser här gingo i fullbordan, lyckades det honom att på 130 dagar tillryggalägga den hittills förgäfves sökta återfärden till Acapulco. Härmed var för århundraden en stråkväg öfver Stilla oceanens norra del anvisad.

Hafsrymden söder om ekvatorn skyddes däremot i allmänhet af de tidigare upptäcktsfararne. Portugiserna hade på Krydd-oarna nått sitt mål och saknade makt att därutöfver utvidga sina besittningar; spaniorema åter funno sin guldtörst mättad i Mexicos och Perus outtömliga bergverk och lifvades allt mindre af de första conquistadorernas äfventyrslust. De stora upptäckternas århundrade nalkades alltså sitt slut, innan några planer sågo dagen att söka nya skatter i den okända rymden bortom den nya världen. Föreställningen om ett stort sydland, »Terra Australis incognita», såsom det kallas på den tidens kartor, hade från en teori hos de lärda geograferna öfvergått till det allmänna medvetandet och lockade med hoppet om omätlig vinning. Detta hopp syntes också gå i fullbordan, då Alvaro de Mendana på en af honom 1567 upptäckt ö trodde sig hafva funnit, utom öfriga tropikernas rikedomar, guld i sådan mängd, att det nya landet ej kunde vara något annat än Salomos Ophir, en upptäckt, som gaf anledning till det ända till våra dagar bibehållna namnet Salomo-öarna. På en ny expedition, 1595, uppdagade Mendaha Mar-quesas-öarna och S:a Cruz-arkipelagen, men så väl han som piloten de Quiros, hvilken efter hans död öfvertog befälet, sökte förgäfves efter Salomos öar och deras förmenta skatter. Med de Quiros’ andra resa 1605 af slutades för beständigt spaniorernas företag i dessa trakter. Resultatet af denna färd var dock ej lyckligare än de föregåendes. Tahiti (Sagittaria), Nya Hebriderna och en del andra öar sågos af Quiros för första gången, men Salomos öar förblefvo höljda i dunkel, och det viktigaste geografiska resultatet af expeditionen var upptäckten af sundet mellan Nya Holland och Nya Guinea, uppkalladt efter Quiros’ underbefälhafvare Torres, som lyckligt fullbordade dess genomsegling.

De öfriga europeiska nationernas färder i Stilla oceanen inleddes af Francis Drake’s röfvaretåg 1578, men med ett enda undantag beträdde h varken de engelska eller holländska expeditionerna i denna ocean några nya banor. Det var de holländska världsomseglarne Schouten och Le Maire, som vågade afvika från den häfdvunna stråten, hvilken ledde längs Amerikas västkustupp till Mexico och därifrån rätt mot väster öfver oceanens på öar fattigaste del; under den diagonala kurs, som de styrde från Sydamerika till Nya Guinea, funno de flera förut okända land, men dessa upptäckter äro af ringa betydelse i jämförelse med uppdagandet af sjövägen rund t Kap Horn (1616), h varför vi hafva dem att tacka.

Ännu viktigare för kännedomen om Stilla hafvet voro tvenne holländska expeditioner, som under 1600-talet dit inträngde från motsatt håll mot alla dem, som hittills omtalats.

Abel Tasman, som lämnade Batavia 1642, berörde sydkusten af det efter honom uppkallade Tasmanien, upptäckte Nya Selands västkust och 'fullbordade Australiens kringsegling — dock utan att på något ställe beröra dess kuster — under anlöpande af Tonga- och Fiji-arkipelagerna. Ungefär samtidigt (1643) utsändes från Batavia en expedition mot nordost under Martin Gerritsz. Vries, hvilken bereste hela Japans ostkust och inträngde i Ochotska hafvet mellan tvenne af de sydligaste Kurilerna. Den ofullständiga utforskningen af dessa båda öar, hvilka erhöllo namnen Staten Land och Compagnie Land, gaf anledning till en karto-grafisk vrångbild, som icke blef utan betydelse för den senare upptäcktshistorien.

Om vi betrakta resultatet af det tvåhundraåriga upptäckts-arbetet i Stilla hafvet, sådant det uppfattades af geograferna vid 1700-talets början och af dem nedlades på världskartan, så väckes vår uppmärksamhet i första rummet däraf, att hvarje spår af Australiens ostkust saknas, samt att oceanens norra del strax norr om Japan fylles af det nyss omtalade Compagnie-land, som sträcker sig med jättelika proportioner öfver till Amerikas kust, hvarifrån det skiljes af det sagolika Anian-sundet, som under växlande gestalt allt ifrån Mercators tid haft sin

plats på världskartan. Gå vi öfver till kartans östra sida, så finna vi Californien vanligen tecknadt såsom en ö, hvaremot Amerikas västkust i öfrigt, om vi frånse de mer eller mindre felaktiga longitudbestämmelserna, synes vara någorlunda riktigt framställd. I söder uppträda ofta konturerna af det obekanta Sydlandet, hvilket alltefter karttecknarens personliga godtycke erhållit större eller mindre utsträckning. I den Polynesiska öregionen råder slutligen den största oreda, hvilken är att tillskrifva icke blott upptäckternas ofullständighet, utan äfven osäkerheten om de funna öarnas läge. De hjälpmedel, som stodo den tidens sjöfarare till buds för bestämmande af den geografiska längden, voro nämligen så bristfälliga, att fel uppgående till 10 à 20° och därutöfver icke voro ovanliga.En typisk bild af den geografiska uppfattning, hvarför här redogjorts, erbjuder den holländska världskarta, hvaraf en del är återgifven å sid. 18—19 här nedan. Densamma ger också tillfälle att i hufvudsak följa de förnämsta af de äldre upptäcktsfärderna.

#♦

#

En direkt sjöfartsförbindelse i fredligt syfte mellan de spanska besittningarna vid Stilla hafvet och Europa existerade ännu icke vid denna tid. Handeln på samtliga spanska kolonier var uteslutande förbehållen moderlandet, och förbindelsen med detta, så väl som mellan kolonierna inbördes, var underkastad talrika in* skränkningar och i allo strängt reglementerad.

Redan få år efter Amerikas upptäckt hade blifvit genom lag bestämdt, att all samfärdsel med den nya världen skulle gå genom Sevilla, och ehuru senare rätten att dit sända handelsskepp ut-sträcktB till andra spanska städer, så kvarstod, dels genom sedvänja, dels till följd af den fortvarande bestämmelsen, att alla från de amerikanska kolonierna återvändande fartyg skulle an-löpa Sevilla, ett faktiskt handelsmonopol för denna stad, där den för öfvervakandet af den indiska handeln inrättade »Casa de Contratación» hade sitt säte.1 Från Sevilla utsändes årligen i mars eller april tvenne eskadrar under konvoj af spanska örlogsfartyg. Af dessa eskadrar, hvilka vanligen gjorde följe öfver Atlanten, var den ena, »la flota», destinerad till Vera Cruz med de för Nya Spanien (Mexico) afsedda handelsvarorna, den andra, som utgjordes af de s. k. »galeonerna», hade till destinationsort den nu förfallna och nästan öfvergifna hamnen Puerto Bello på Panamanäset. I denna för sitt osunda klimat sorgligt beryktade ort uppblomstrade vid galeonernas ankomst en marknad, om hvars storartade omsättning man har nära nog fabelaktiga berättelser. Här utbyttes nämligen de europeiska varorna mot de ädla metallerna från världens på den tiden rikaste silfver- och guldgrufvor i Peru. För transporten af dessa skatter var äfven trafiken pa Stillahafs-sidan ordnad på ett ungefär liknande sätt, i det att en flotta årligen afgick från Callao till Panama, där karavaner af mulor stodo färdiga att frakta den myntade och omyntade metallen öfver näsets obanade höjder till stapelorten vid den atlantiska kusten.

De varor, som moderlandet gaf i utbyte mot dessa rikedomar, utgjordes af sä godt som allt hvad kolonisterna behöfde för sitt

1 År 1720 flyttades, till följd af de tilltagande svårigheterna för navigationen i öuadalquivirfloden, den indiska handeln till Cádiz.uppehälle, och genom stränga lagar sökte den spanska regeringen motverka all produktion, som kunnat göra kolonierna oberoende af tillförseln från Europa. Till dylika lagar hörde förbuden att plantera mullbärsträd och uppföda silkesmaskar, att tillverka tyger af annat än de simplaste slag m. m., och endast på grund af den långa och svåra transporten gjordes för det aflägse belägna Chile ett undantag från förbudet att odla vin och oliver på amerikansk mark. Kolonisternas behof särskildt af beklädnadsartiklar, verktyg och husgeråd samt af en stor del andra förnödenhets- och lyxvaror, ja äfven till en del af lifsmedel, kunde alltså fyllas endast genom den långsamma och dyrbara tillförseln medelst galeonerna.1 Det behöfver knappt påpekas, att prisen på de europeiska varorna i Amerika till följd häraf skulle uppdrifvas till en utomordentlig höjd.

Så länge, såsom förhållandet var under en stor del af 1500-talet, den spanska industrien stod högt, ja, särskildt i fråga om tillverkningen af ylle- och sidentyg, knappast öfverträffades af något annat europeiskt lands, kunde moderlandet draga hela fördelen af den på ofvannämnda sätt ordnade handeln. Men då allt ifrån Filip II:s tid på alla områden inträdde en period af fortgående förfall, som drabbade industrien så, att densamma ej kunde

tillgodose ens Spaniens eget, än mindre koloniernas behof, uppstod ett motsatt förhållande. Under det Spanien ej ville uppgifva monopol systemet för handeln på kolonierna, såg det sig nödsakadt att för dessas behof importera andra länders industriprodukter och att till betalning härfbr använda större delen af den nya världens metalliska rikedomar. Oaktadt dessa skatter i stigande mängd infördes från kolonierna, blefvo i Spanien klagomålen allt hög-ljuddare, att guldet och silfret ej stannade inom landet och att utländingarne drogo hela vinsten af den indiska handeln. Och i mån som Spanien alltmer utarmades, blef beroendet af främlingarne

1 Ed egendomlig exportvara fràn Spanien var den s. k. »Bala de la Santa Crnzada», en påflig bulla, som spanska konungen allt ifrån år 1509 för tre år i sänder fått rätt att sälja för att bereda medel till krigen mot de otrogna. Hvarje person så väl i moderlandet som i kolonierna var skyldig att årligen köpa ett tryckt exemplar af densamma och vann därmed förmånen att få förtära ägg och mjölkmat på fastedagar. »Man inser följaktligen att konsumtionen häraf är stor och att massan af bullor, som behöfvas för Spaniens indiska besittningar, i en fartygslast må9te upptaga ett ansenligt utrymme» (Bernardo de Ulloa, Rétablissement des manufactures et du commerce d'Espagne, Amst. 1753, s. 127). Ännu mot slutet af 1700-talet utgjorde »la Cruzada» en af spanska kronans mera betydande inkomster! se härom och om det pris, som därför betalades: W. Robertson, Hist. of Amer-Vol. 2, Lond. 1777, s. 514—515.allt större; mot slutet af 1600-talet såg sig den spanska regeringen till och med nödsakad, för att gvnna den utländska införseln, att tvärt emot gällande lagar bevilja denna införsel förmåner, som ej kommo det egna landets undersåtar till del, och självfva den monopoliserade handeln medelst de indiska flottorna började alltmer att direkt bedrifvas för utländingars räkning.1 Samtidigt togo smuggling och underslef under alla former »en utsträckning, som trotsar hvarje beskrifning*,1 2 och såsom exempel hvarå kan anföras markisinnan d’Aulnoy’s berättelse, att i spanska hamnar särskilda agenter mot viss afgift öppet åtogo sig att med kringgående af tullen landsätta ankommande varor.3 Till följd af smugglingen och osäkerheten för sjöfarten under det så godt som oaf brutna krigstillståndet blef också den ordnade samfärdseln med de amerikanska kolonierna alltmera oregelbunden: flottorna af-gingo ej längre på stadgade tider, bristen på europeiska förnödenheter blef i Amerika allt större, och kolonisterna hänvisades för fyllande af sina behof till den öfverhandtagande smyghandeln. Huru dessa förhållanden gynnade uppkomsten och fortgången af de franska sjöfärderna till Söderhafvet skall i det följande närmare utvecklas.4

• #

»

Den spanska kolonialpolitiken afsåg icke blott en reglemen-tering, på ofvan angifna sätt, af samfärdseln med moderlandet, äfven den inbördes förbindelsen mellan de olika kolonierna var, i

1 »Fransmännen funno med sin fördel förenligt att årligen sända ett antal örlogsfartyg till Sevilla för att i säkerhet eskortera hem de franska köpmännens andel i den amerikanska silfverflottans last» (K. Haebler, Die wirtschaftliche Bliite Spaniens im 16. Jahrh. und ihr Verfall, Berl. 1888, s. 170. Om den indiska handeln i öfrigt, se samma arbete s. 50, 58, 55, 69, 81, 114 och flerstädes).

* Haebler, anf. arb. s. 90.

* Relation du voyage d'Espagne, T. 3, La Haye 1691, s. 104.

4 En framställning of Spaniens kolonialsystem och samfärdseln med dess amerikanska besittningar finneB hos William Robertson, The history of America Book 8. Angäende denna framställning här en kompetent domare yttrat, att den beträffande källornas behandling samt med hänsyn till pålitlighet, skärpa i omdöme och klarhet i uttryckssätt lämnar så godt som intet att önska (D. Barros Arana, Hist. jen. de Chile, T. 4, Santiago 1885, s. 266). Om den spanska silfverflottans segling i de västindiska farvattnen och om det sätt, hvarpå handeln därstädes bedref6 mot slutet af 1600-talet, då ej längre den lagstadgade ordningen kunde ostördt vidmakthållas, läsas upplysningar hos William Dampier, A new voyage round the world, Vol. 1, Lond. 1699, s. 179—185.

För sista gången anlände en kunglig »flotta» till Vera Crnz i jan. 1778; kort därefter (d. 12 okt. s. å.) frigafs handeln genom Carl HI:s »ordenanza del comercio

Tmer. 13. 2*'yun 'y>y^C*

IHINEI

t Land Vj

StfurC*.

Accfritf

§4t+j

vQ_u£rnt^^j

LjWrosn *e

* ......j

1H111 pV(K s c Eji.a nd*v -

^FiLWUEK

Bormco

Nieuw Holjl and * 1

l

1. Karta öfver Stilla ocei

Efter Platte kaart van de geheele w För att gifva en sammanhängande bild af oceanen är facsimilet hopfojC
AÑADA

\#. troij

fl/tnJts,

N Yor

J*xTflr*wn \ak drittel o»*

Vjjta/jvj^ IL

Uí/PTÍ/

Mexico vr^y*

ropicus

K BLsn^v

X X StÍAitumn^

/ MM ÄUW/

X -¿k/VJwej Av*

ß/.

fi/.X

/.X

<5/. x.

sü\Ctuij**^3

Itir S

xs.Afr&M^4BL

Can er t

T*«sa^ J2S*>

SJ.l'Ou^ 0 . -. J t

V8“** *g >>^11

' ***•«; * »*>.»:Kh^i>vy.«..*,<uvy.ii'*|(-l<

, v.fO1

ZuiD Zee >

Circulus Equinoctial is

*. <Ä/. lYí/i Sjlcfncn

_ _ Jo*r f>udU£>

&*C ^ o r

- ‘ »:- .• ^ *y AZ. W MenJet* ^T^5S3

Ä»OÄ

X1

"¿r-

*n

«v*¿

piw

«J*<*

.M,

S TILLE

Ze e

AT Xv cVrAvT>7/7iJ^3FV

í¿? </ Xugjiiff/tJV x 7^

StrMOt JV« - //^7/Jfl>^

f

jv<»^* '^*T<

'v¿

*70

från början af 18:e seklet, te Amsterdam by B. en 6. Wetstein.

id 170:e meridianen, som utgör originalkartans rand i öster och väster.syfte att gynna Spaniens handel, underkastad ett liknande system. Särskild t gällde detta samfärdseln på Stilla hafvet mellan de båda vicekonungadömena Nya Spanien och Peru; denna var tidtals helt och hållet förbjuden, tidtals medgifven under iakttagande af åtskilliga väsentliga inskränkningar.* 1 Från den afspärrning, som i regeln var rådande kolonierna emellan, gafs dock ett betydande undantag.2 För att förmå kolonister att nedsätta sig på de Filippinska öarna medgafs åt dessa att drifva handel med Mexico, och denna handel ordnades redan tidigt på ett egendomligt sätt.3 * * * * 8 De kungliga ämbetsmännen, de förnämligare kolo-

libre» (jfr Humboldt, Essai polit, sur la Nouvelle-Espagne, T. 4, Paris 1811, s. 437). Redan tidigare, åtminstone från 1700-talets början, kunde enskilda spanska fartyg, s. k. »navios de registro», mot dryg afgift förskaffa sig kunglig tillåtelse till direkt handelsfart mellan Cadiz och en del amerikanska hamnar (Geronimo de Ustariz, Théorie et pratique du commerce et de la marine, Paris 1753, s. 137 not). Trafiken med Chile och Peru medelst dylika fartyg blef småningom den öfver-vägande, hvarför »galeonernas* färder år 1748 helt och hållet inställdes (Robertson, anf. arb. Vol. 2, s. 411).

1 Enligt G. Th. Raynal, Hist. philos, et polit, des établissements et du commerce des Européens dans le deux Indes, T. 3, Neuchâtel 1783, s. 268, påbjöds den fullständiga afspärrningen mellan Peru och Mexico år 1636; omkring år 1686 öppnades åter förbindelsen, men med betydande inskränkningar; slutligen blef den

1774 helt och hållet fri. H. H. Bancroft, History of the Pacific states, Vol. 6,

San Franc. 1883, s. 634, har härifrån något afvikande tidsuppgifter.

* Det bör tilläggas, att äfven de Kanariska öarna innehade privilegium att

sända några fartyg med sina produkter till vissa hamnar i Amerika och därifrån

återföra en del varor, ett privilegium som naturligtvis missbrukades till en utsträckt

smyghandel (Ustariz, anf. st. s. 133).

8 Handelsförbindelsen medelst den »spanska galeonen» mellan Filippinerna och Mexico var förr mycket berömd och omtalas flerstädes i den äldre litteraturen. Den tillförlitligaste källan angående företagets kommersiella sida torde vara M. Le Gentil, som åren 1766—67 vistades i Manila (Voyage dans les mers de VInde fait à l’occasion du passage de Vénus sur le disque du soleil 1761 et 1769, T. 2, Paris 1781, s. 201 ff.). Reseroutcn beskrifves fullständigast för äldre tid af Antonio de Moroa (The Philippine Islands at the close of the 16:th century, Lond. Hakluyt Soc. 1868, s. 353 -357), samt för senare tid af Richard Walter (A voyage round the world in the years 1740 —44 by George Anson, 5:th ed., Lond. 1749, s. 239 ff.), som också meddelar kopia af ett sjökort med galeonens kurs, funnet ombord å den galeon, som år 1743 kapades af engelsmännen. Den enda utförligare berättelse af cn deltagare i galeonens färd, som kommit till min kännedom, är den som läses hos den italienske resanden Gemelli Carreri (Voyage du tour du monde, trad. de Vitalien par M. L. N. Nouv. éd. T. 5 & 6, Paris 1727). Den sistnämndes trovärdighet har i en del stycken blifvit bestridd; det har till och med påståtts, att han icke varit på ställen, som han beskrifver (se Du Halde, Description de Vempire de la Chine, T. 1, La Haye 1736, Préface, s. XI), men hans särdeles underhållande berättelse om resan från Manila till Acapulco ger i hufvudsak intryck af sannfärdighet.nisterna och äfven de andliga ordnarna i Manila erhöllo rättighet att på ett kungligt, för ändamålet särskild t utrustadt fartyg årligen sända varör till ett visst noga bestämdt värde till Mexico. Fartygslasten indelades för sådant ändamål i ett visst antal lotter (balotas = balar), hvilka af de därtill berättigade såldes till köpmän. som på sådant sätt förskaffade sig rätt att för ett visst, efter konjunkturerna växlande pris transportera sina varor till den af-lägsna afsättningsorten. Värdet af lasten, som företrädesvis bestod af kinesiska och ostindiska varor, såsom bomulls- och sidentyg, porslin, vax och kryddor, var genom lag fastställdt till visst belopp,1 men denna bestämmelse, så väl som alla andra, hvarmed den spanska regeringen sökte reglera handel och samfärdsel i sina indiska besittningar, syntes vara tillkommen blott för att bereda dem, som skulle åtlyda densamma, tillfälle att förskaffa sig oberättigade förmåner. I självfva verket lastade den »spanska galeo-nen» — *nao de China», såsom den vanligen kallades — alltid betydligt mera än det lagstadgade beloppet, ja man tycks ej hafva skytt att af vinningslystnad inkräkta på det utrymme, som det för en så lång resa behöfliga vattenförrådet borde upptaga. Äfven återfrakten från Acapulco till Manila var till beloppet bestämd; lasten, som då nästan uteslutande bestod af silfver, fick i värde uppgå till en million piaster, men också denna summa öfverskreds betydligt, öfver Mexico och vidare sjöledes sände Spanien till Filippinerna så väl där behöfliga ämbetsmän och soldater, som framför allt andlige för missionerna i dessa aflägsna besittningar och äfven i Kina. Prester medföljde vanligen i så stort antal, att det sades, att galeonen på sin återfärd till Manila var lastad med »plata y frailes» — silfver och munkar.2 Äfven enskilda passagerare medföljde någon gång, ehuru af giften var särdeles

hög,3 och plats i allmänhet måste beställas ett helt år i förväg.

Det torde vara skäl att något närmare redogöra för den spanska galeonens resa, enär den väg, som densamma tillrygga-lade under sin fram- och återfärd öfver Stilla oceanen, följdes af

1 Värdet af galeonens last skall ursprungligen hafva varit bestämdt till 500,000 piaster, men inskränktes år 1604 till hälften af detta belopp. År 1720 medgaf spanska konungen, att årligen två skepp skulle få nfsändas från Manila, hvardera lastande ett värde af 800,000 piaster, men samtidigt förbjöds vid de strängaste straff all införsel på denna väg af kinesiska och ostindiska sidentyger till Amerika, för att ej de spanska manufakturerna skulle lida intrång (Ustâriz, anf. st. s. 135).

9 Humboldt, anf. st. s. 409.

9 Enligt Gemelli Carheri 500 å 600 piaster (T. 5, s. 31); Le Gentil säger, att tillstånd för enskilda att medfölja måste köpas af guvernören i Manila för 3- å 4000 piaster (s. 210).

Tmer. 13.så godt som alla fartyg hvilka, i fientligt eller fredligt syfte, färdades på detta haf; äfven de franska sjöfararne under 1700-talet» början gjorde härifrån intet undantag.

Graleonen, hvars befälhafvare förde den stolta titeln »general af hafvet», lämnade Manilas hamn årligen i juli månad. Den var då så hårdt lastad, att den ej kunde föra kanoner på understa batteriet, utan dessa förvarades i lastrummet. Efter en högtidlig mässa och sedan fartyget erhållit den heliga jungfruns välsignelse, ställdes kosan genom de trånga passagerna inom den Filippinska arkipelagen till S. Bemardino-sundet mellan öarna Lu^on och Samar. Under denna inomskärssegling, som vanligen räckte en hel månad, kompletterades proviant- och vattenförrådet, och man begagnade tillfället att befria fartyget från öfverflödig last och obehöriga passagerare.1 Efter att hafva nått öppna hafvet ställdes kursen åt ONO, och vidare, sedan man passerat de nordligste öarna i Mariannernas arkipelag, åt NO öfver en trakt af världs-hafvet, som intill senaste tider hört till de mindre ofta befarna. * Då man vid 30° till 32° n. br. nått det bälte, där västliga vindar började råda, styrdes mot öster. Under denna sjöfarts tidigare dagar hade man gått upp ända till 40° å 42° n. br. och på denna latitud haft förmånen af friskare vind och således kunnat göra snabbare resor, men i den noggranna instruktion, som senare utfärdades för galeonens befäl, var det strängt föreskrifvet att ej annat än i yttersta nödfall gå norr om den 30:e breddgraden.3

Sedan man med ostlig kurs tillryggalagt omkring hundra längdgrader öster om Kap Espiritu Santo på Filippinerna, anträffades vanligen flytande på hafsytan ett slags alg, af spanio-rerna kallad sporra». Denna företeelse emotsågs ombord på fartyget med den största spänning. De spanska piloterna voro nämligen mycket klena navigatörer och förstodo antagligen ej ens att riktigt använda sin tids ofullkomliga nautiska instrumenter; till och med loggen i dess ursprungliga form var för dem troligen

obekant före 1700-talets början. De saknade alltså hvarje medel

__________^__

1 Gemelli Carrebi, T. 5, s. 264.

2 Ännu i den sista upplagan (1896) af Stielers handatlas äro de flesta öarna i den b. k. Anson-arkipelagen markerade med frågetecken. Här spöka ännn en del namn, såsom Gnadalnpe, Malabrigos, Sebastian Lobos, Camira, Volcano, Colunas m. fl., hvilka härleda sig från de spanska galeonernas tid, men hvilka till större delen sakna motsvarighet i verkligheten. Jag får anledning att längre fram återkomma till några af dessa problematiska öar.

3 Denna instruktion, som Richard Walter säger sig hafva läst (s. 242), måtte hafva varit utfärdad efter Carreris resa (1696), ty då uppnåddes 39° 38' n. br. (Carreri, T. 5, s. 398); jfr Raynal, Hist. philos. T. 3, s. 246.att bestämma longituden,1 och åsynen af de flytande algerna hälsades därför såsom ett tecken att man nalkades Californiens kust och att kursen borde ändras till SO. Tilldragelsen firades med stora högtidligheter: Te Deum sjöngs, och matroserna, utklädda i löjliga dräkter, bildade en domstol, inför hvilken chefen, befälet och passagerarne anklagades för hvarjehanda förmenta förbrytelser och dömdes till stränga straff, från hvilka de

måste friköpa sig genom penningar eller extra förplägning åt manskapet.2

Seglingen fortsattes nu i sydostlig riktning till grannskapet af Kap San Lucas, den californiska halföns sydligaste spets. I dessa farvatten hade man stundom att befara fientliga anfall, hvarför kanonerna upplyftades ur lastrummet och besättningen beväpnades. I senare tid anlöptes en hamn vid Kap San Lucas, där förfriskningar intogos och underrättelse inhämtades om någon fientlig kryssare varit synlig.3 Ändtligen anlände man, efter omkring sex månaders oafbruten sjöfärd, till Acapulco, hvars osunda och under det öfriga året nästan öfvergifna hamn nu lifvades af talrika köpmän, genom ilbud tillkallade från Mexico, där allmän klockringning förkunnat den märkliga nyheten att galeonen varit synlig utanför kusten.

Det är gifvet, att en så lång färd som den här beskrifna i en tid, då våra dagars hygieniska försiktighetsmått voro helt och hållet okända, skulle utsätta sjöfolket för de svåraste lidanden. Också var skörbjuggen en ständig gäst ombord på den spanska galeonen, och dödligheten var stundom oerhörd.4 Carreri, som ger en drastisk skildring af - resans vedermödor, liknar dem vid alla Egyptens landsplågor. Provianten, som bestod af torkadt kött och skeppsskorpor, fördärfvades snart; soppan, som serverades på faste-

1 Gemelli Carreri (T. 5, 8. 442) berättar, att ej ens bland galeonens tre piloter rådde öfverensstämmande mening om den tillryggalagda vägens längd; en af dem ansåg, att afståndet mellan Manila och Acapnlco var 125°, en annan skattade detta afstånd till 130°. — »Un pilote ne connoissoit souvent pas sa longitude ä 8° ou 1(T prés» (Humboldt, Essai polit., T. 4, s. 416). »It is strange to say how grossly ignorant the Spaniards in the West Indies, but especially in the South Seas, are of sea-affairs» (Dampier, A new voyage round the world, 4:th ed., Vol. 1,

Loud. 1699, s. 190).

3 Dessa ceremonier, hvilka erinra om dem som varit brukliga vid passerandet »f linien, beskrifvas af Gemelli Carreri (T. 5, s. 405); den italienske resanden anklagades infor »la cour maritime des signes» för att hafva ätit för mycket »cachorretas», ett slags fiskar som fångades under färden.

* Raynal (Hist. philo8. T. 3, s. 263) säger, att galeonen för första gången anlöpte denna hamn år 1734. Jfr Anson's Voyage, s. 243.

* Se t. ex. Anson’s Voyage, s. 243; Ravenkau de Lussan, Hist, des aven-turiers fiihustiers, T. 3, Trévoux 1775, s. 278.dagar, var kokad på bönor så fulla af mask, att, säger Carreri, »ils me faisaient douter si le diner était en gras ou en maigre» (T. 5, s. 305). Ett för hela resan tillräckligt vattenförråd kunde ej intagas, helst som till dess förvarande användes, icke fat, utan lerkrukor, som togo så stort utrymme, att de ej kunde i tillräckligt antal stufvas under däck, utan måste föras upphängda i van-ter och stag. Om det då, såsom stundom hände, befanns, att en del kärl i stället för vatten innehöllo undanstuckna handelsvaror, så är det ej att undra på, att vattenransonen redan på sjunde dagen af oceanfärden måste inskränkas, och hela resan hade varit omöjlig, så vida man ej kunnat förlita sig på den ymniga nederbörden vid 30° n. br. Alla dessa lidanden, till h vil ka kommo tropikernas hetta och den tempererade zonens vinterköld, ohyra och hudsjukdomar, hade kunnat i väsentlig mån lindras och resans längd förkortas, om man ej ständigt haft mera omsorg om den dyrbara lasten än om besättningens lif och välbefinnande. Detta oaktadt gingo många galeoner förlorade, oftast till följd af piloternas oskicklighet, men endast tre gånger föllo dessa fartyg i fiendehand. Detta inträffade d. 4 nov. 1587, då en galeon eröfra-des vid Kap San Lucas af Tiiomas Cavendish;1 d. 22 dec. 1709, då kapten Woodes Rogers i närheten af samma ställe tog den »patache», som stundom beledsagade galeonen;2 och den 20 juni 1743, då George Anson i närheten af Kap Espiritu Santo bemäk-tigade sig den från Acapulco återvändande galeonen.3

Återfärden från Mexico anträddes på en helt annan väg och tillryggalades med jämförelsevis mindre svårighet. Galeonen lämnade Acapulco i februari eller mars, nu med mycket lättare last, men med mycket talrikare besättning och större antal passagerare, tillsammans ofta ända till 600 personer. Kursen sattes mot SV, tills man vid 13c eller 14° n. br. påträffade nordostpassaden; med alla segel tillsatta styrdes nu rätt mot väster öfver en del af oceanen, som verkligen gör skäl för namnet »Stilla» hafvet. I dessa trakter, säger Humboldt,4 är himmelen oföränderligt klar och skymmes blott då och då af ett litet regnmoln, som urladdar sig, då det nått zenit; en

angenäm bris blåser ständigt från den trakt af horisonten, som ligger mellan O och ONO. Hela färden full-

1 Richard Haki.uyt, The voyages, navigations, trafiques, and discoveries of the English nation, Vol. 3, Lond. 1600, s. 816.

a Voyage fait autour du monde par le cap:ne Woodes Rogers. Trad, de l'Anglois. T. 2, Amst. 1723, s. 42. ,

3 Anson's Voyage, s. 377 ff.

4 Essai polit. T. 4, s. 409.bordades på 50 å 60 dagar. Om galeonen höll sig till den 13:e breddgraden, så behöfde man ej heller befara att stöta på öar och grnnd. Piloterna hade sig endast föreskrifvet att undvika »Baxos de San Bartolomé» och Gasparrico, hvilka på de gamla kartorna framställas såsom två skilda öar, men antagligen betecknade en och samma1.

Från år 1668 hade galeonen på återfärden till Manila en väl-behöflig station, som den saknade under den än längre resan i motsatt riktning. Nämnda år hade jesuiterpatern Sanvítores grundlagt missionsarbetet på Ladronerna, upptäckta redan af Magellan och sedermera af och till besökta, så väl af de äldre upptäckts-fararne, som af de årliga galeonerna. Dessa öar hade visserligen år 1565 blifvit af Miguel de Legazpi tagna i besittning för Spaniens krona, men besittningen blef faktisk först då moderlandet till missionärernas skydd år 1671 ditsände soldater och utnämnde en guvernör i denna sin mest fjärrbelägna koloni. Det skymfliga namn, som öarna dittills burit, ändrades nu till »Mariannas», en hyllning åt Filip IV:s drottning, Maria Anna af Österrike. Så väl öarnas förste apostel som många af hans efterföljare ljöto martyrdöden, och spaniorerna hade mången het dust att utkämpa med de krigiska infödingarna, men galeonen ditförde från Mexico ständigt nya kristendomsförkunnare och nya soldater, så att vid 1600-talets slut allt motstånd mot inkräktarnes så väl andliga som världsliga välde var brutet.

Det var på Guam, den sydligaste och största af öarna, som den spanska makten var koncentrerad, och från bergstopparna på denna Ö och den närbelägna Rota lyste hvarje natt i juni månad eldar för att vägleda galeonen. Efter några dagars uppehåll på Gnams osäkra redd fortsattes färden till Filippinerna för att genom den för sina grund och strömsättningar fruktade »Embocadero» slutligen, efter ett helt års bortavaro, nå sin utgångspunkt, Manila.

I hufvudsak så som här beskrifvits fortgick denna sjöförbindelse i nära 250 år2, men trots tidrymdens längd, var den vinst som därunder skördades för geografien så godt som ingen. Man må ej undra på, säger Humboldt3, att galeonerna med en last af 6 till 7 millioner francs' värde ej kände sig frestade att lämna * *

1 Taongi, den nordligaste i Ratakgrnppen, på 14° 21' n. br. och 1669 58' o. 1. Paría. Se: C. E. Meinicke, Die Inseln des Stillen Oceans, Th. 2, Lpz. 1876, s. 327.

* Den sista galeonen afgick till Acapnlco år 1811 och återkom till Manila 1815. Se: J. MalXiAT, Les Philippines, T. 2, Paris 1846, s. 294.

* Essai polit. T. 4, s. 417.den route, som var dem föreskrifven, för att göra nya upptäckter. Det var alltså blott då de af storm drefvos ur sin sedvanliga kosa, som de berörde någon förut obesökt punkt af Japans eller Californiens kuster eller anträffade några nya öar. Dessas läge är det nu svårt att fastställa; visst är blott, att det dels varit de nordliga Carolinerna, dels Bonin-arkipelagen och de små öarna i dess närhet, hvilka gifvit upphof till de många namn, som de gamla kartograferna, famlande och ovissa, förläde än här än där i den tomma hafsrymden. Hvad som i detta afseende är mest påfallande, är att den Hawaiiska ögruppen, oaktadt dess läge mellan galeonens båda kurslinier, aldrig med visshet blifvit besökt under dessa årliga resor, förrän öarna år 1778 upptäcktes af James Cook1. Det saknas visserligen icke antydningar om, att Hawaii verkligen skådats af de spanska sjöfararne, men oaktadt så framstående auktoriteter som Humboldt och Meinicke uttalat sig i sådan riktning, torde de af dem anförda fakta icke kunna anses bevisande2.

* *

*

Såsom ofvan blifvit antydt, frambragte det stränga monopolsystem, hvarmed Spanien omgärdat handeln på sina kolonier, redan tidigt fördärfliga frukter. De främmande nationerna, hvilka man

1 Efter denna tid hände det standom, att galeonen pä återfärd till Manila an-löpte Hawaii. Se: Humboldt, anf. st. s. 410.

* Humboldt (anf. st. s. 418) säger bestämdt, att ön Mesa, »indiquée sur une ancienne carte da galion d'Acapalco», är identisk med Hawaii; Meinicke (Inseln des Stillen Oceans, 2, s. 271) talar något försiktigare om »eine grosse Insel la Mesa, ein Name, der anf Hawaii gut passt», samt sägd att denna, jämte de nordväst därom belägna los Monjes, på >de gamla spanska kartorna» förlägges ungefär där ögruppen bar sin plats. Den karta, som här afses, är den ofvan omtalade, som meddelas i Ansons resa (PL XLI); att la Mesa på densamma är förlagdt 100° från San Bernar-dino-sundet, således omkr. 20° för långt åt öster, betyder kanske mindre, då bredden (19°) är angefår riktig, men denna ö är ingalunda tecknad större än flera andra på nngefår samma latitud. Jag får i detta arbetes fortsättning anledning framhåUa, att äfven de skäl, som man i den förevarande frågan velat hämta från själfva namnet »la Mesa», knappast äro hållbara. Det är därför antagligast, att den spanska kartans öar ej afse själfva Hawaii, utan några i den rad af obebodda klippor, som utsträcker sig mot nordväst därifrån. Gemelli Carreri, som tyckes noga hafva upptecknat de berättelser han hört af galeonens besättning, nämner intet om förekomsten af bebodda öar i dessa trakter. Hvad som med större sannolikhet tyckes hänvisa på Hawaii är det »Land bewoont door onbekent Volk», som på en karta af Gerhard van Keulen (omkr. 1710) är förlagdt vid 13°—17° n. br. och 247° o. fr. Tenerife (= 132' v. fr. Paris), men då intet är kändt om upptäckten af ett sådant land, härleder sig helt visst den holländska kartans beteckning från någon af de geografiska fabler, till hvilka jag framdeles skall återkomma.framför allt ville utestänga från delaktighet i de på andra sidan hafvet upptäckta rikedomarna, började snart i hemlighet sända sina skepp öfver Atlanten, och under det att engelsmän, fransmän och holländare svingade sig upp till världens förnämsta sjöfarande folk, visade sig det sjunkande spanska väldet allt mindre i stånd att afvisa det öfverhandtagande intrånget från främlingarna. Äfven åt Spaniens egna kolonister skaffade smyghandeln alltför lockande fördelar, och oredliga ämbetsmän beredde sig vinning genom att i hemlighet understödja densamma. Skådeplatsen därför blef framför allt det efter upptäckten af Mexicos och Perus silfvergrufvor af spaniorema försummade Västindien, och då blodiga repressalier här ofta togos å ömse sidor, uppstod småningom, oberoende af den politiska ställningen i Europa, ett krigstillstånd, hvarunder medlemmar af alla sjöfarande nationer förenade sig till förbittrad strid mot den gemensamma fienden, spaniorema. Så uppkommo de beryktade sjöröfvaresamhällen, hvilkas medlemmar äro kända under namnen »bucanierer» eller »flibustierer>. Af dessas historia må här endast erinras om det, som står i samband med det förevarande ämnet.

I Västindien hade flibustiererna blifvit en makt, som ömsom tolererades, ömsom mer eller mindre öppet understöddes af Englands och Frankrikes regeringar och de myndigheter, hvilka dessa insatt i de kolonier, som i de fiesta fall med fiibustierernas hjälp blifvit grundlagda. Ett sken af laglighet gafs åt deras röfvare-bragder genom de kaparebref, hvilka utfärdades af den makt, som råkade att befinna sig i krig med Spanien1. Då det fördrag, som 1670 ingicks mellan England och Spanien, hotade att sätta en dam för ofoget, förenade sig flibustiererna till en gemensam kraftansträngning. Under befäl af en af deras förnämsta anförare, Henry Morgan, samlades en flotta af 37 fartyg med 2,000 mans besättning, man eröfrade ett fort vid mynningen af den i Panama-kanalens historia ryktbara Rio Chagre, och sedan man till fots passerat landtungan, föll den rika staden Panama offer för den grymmaste plundring och förstöring. Denna gång fullföljde ej de vilda röfvarehorderna de vunna fördelarna på Stilla hafvets kust, men det rika bytet därstädes lockade dem fortfarande, och efter några mindre misslyckade försök förnyades den djärfva bragden nio år senare, 1680. Nu lyckades visserligen spaniorema att afvärja angreppet på det återuppbyggda Panama, men flibustiererna,

1 Om huru s. k. »commissions» utfärdades äfven i fredstid och om det brak, som *af dem gjordes, läsas märkliga upplysningar hos Dampier (anf. st. Vol. 1, s. 192).som bemäktigat sig några mindre fartyg, begåfvo sig ut på kryssning längs Perus kust, där städer plundrades och värnlösa handelsskepp blefvo deras lättfångna byte. Stilla oceanen syntes nu erbjuda dem ett tacksammare verksamhetsfält än Västindien, där de europeiska regeringarna

började att kraftigare vaka öfver fördragens helgd och där snikna koloniämbetsmäns öfverseende måste köpas med alltför dryga andelar i bytet. Så väl till sjös rundt Kap Horn som till lands öfver Dariennäset strömmade flibustiererna under 1680-talet till Stilla hafvet, hvars kuster de från sina tillhåll på Juan Fernandez, Galapagos-arkipelagen m. fl. öar hemsökte med de grymmaste härjningar. JDet byte, som de framför allt eftersträfvade, nämligen silfverflottan från Peru och Manila-galeo-nen, gick dem dock ständigt ur händerna, och för de flesta torde vinsten knappast hafva motsvarat mödorna och umbärandena. Trötta på plundring och mord togo några af dem hemvägen mot väster, följande spaniorernas gamla kurslinie öfver Gruam och Filippinerna1, andra återvände kring Kap Horn, och åter andra släpade med otrolig möda sina sammanroffade skatter öfver land och betecknade med nya illdåd sin väg genom spanska Centralamerika. Dels därför att vinsten ej motsvarade förväntningarna, dels emedan spaniorerna lyckats försona sig med de indianstammar, som förut förhjälpt deras fiender genom Dariennäsets skogar, upphörde flibustierernas bedrifter på Amerikas västkust, ocii efter år 1690 torde Stilla oceanen varit i det närmaste fri från dem. Äfven på den atlantiska sidan, där deras ofog under kriget 1688—97 tagit nytt uppsving, nödgades de under seklets sista år att till större delen inställa sina röfvarebragder. Anledningen härtill var i främsta rummet den, att de europeiska makterna, som efter freden i Bijswik började täfla om Spaniens gunst for att vid det där förestående tronskiftet kunna öfva inflytande på successionen, nu gjorde allvar af sina mått och steg mot flibustiererna. De af dessa, som ej ville återgå till fredliga yrken eller ej under det snart åter uppblossande kriget funno användning inom det legaliserade sjöröfveriet, kapareväsendet, spriddes som fredlösa fribytare kring världshafven* *.

1 Så kapten John Eaton med skeppet »Nicholas» från London 1684, och kapten Swan med >the Cygnet» 1686. Med den senare följde den bekante Wiluam Dampier, som på ett mästerligt sätt skildrat sin erfarenhet från färderna med >the Privateers».

* En del af dem slogo sig ned på Madagascar och ofredade därifrån den indiska handeln. Bländade af ryktet om Carl XlLs krigarebragder, hoppades dessa att nnder svensk öfverhöghet fä ostördt njuta af sina sammanroffade skatter och erhöllo äfven konungens försäkran om beskydd, mot löfte om stora fördelar för svenska krönan.För upptäcktshistorien äro ej heller flibustierernas sjöfärder af större betydelse, och annat är ej att vänta, då de saknade all anledning att beträda andra banor än dem, där spansk egendom kunde göras till byte. I Stilla oceanen har man knappast att tacka dem för mer än en upptäckt, och äfven den tvifvelaktig; det är kapten Edward Davis' upptäckt (1687)1 af en ö, som man antagit vara identisk med den af J.' Foggeween (1722) namngifna Påskön. Dock må, på tal om den vetenskapliga vinsten ,af flibustierfärderna, å nyo erinras om William Dampiers förträffliga skildringar af de trakter han besökte och om hans för vissa delar af den fysiska geografien banbrytande arbeten.

*

*

*

I den mäktiga rörelse, som afsåg europeisk maktutvidgning på andra sidan världshafven, hade Frankrike icke intagit någon mera framskjuten plats. Ehuru visserligen detta land redan tidigt lagt grunden till ett kolonialvälde, och ehuru dess flotta har gamla och ärorika anor, så kunde dock ej fransmännen före medlet af 1600-talet räknas till de på hafvet mäktiga nationerna. En förändring härutinnan åvägabragtes emellertid genom den store ny-ordnaren af det franska samhället, Ludvig XIYrs snillrike minister Colbert. Med synnerligt intresse omfattade han Frankrikes sjöväsen, så väl örlogsflottan som handelssjöfarten, och snart såg hans monark sig i stånd att äfven på hafvet med framgång bjuda sina fiender spetsen och att samtidigt med talrika köpmansflottor

Upplysningar om de långvariga underhandlingar, som med anledning häraf fördes, och om kommendören Ulrichs misslyckade expedition till Madagascar — den kom ej längre än till Cadiz — läsas hos: Hans Wachtmeister, Om Sveriges planer och åtgärder rårande sjöröfvarne på Madagascar 1718—1727. Ak. afh. praes. J. H. Schröder, Upsala 1848. — Medan den svenska regeringen efter Carl XII:s död tvekade, huruvida det af konungen gifna skyddsbrefvet borde förnyas, inledde sjö-röfvarne liknande underhandlingar med Ryssland och

erhöllo äfven af Peter den store löfte om beskydd. Den ryska Madagascar-expeditionen, som under befäl af amiral Whilsteb med anledning däraf afsändes, hann dock ej längre än till Reval, och Peter tyckes, vid underrättelsen att underhandlarne i Sverige åter vunnit gehör för sina planer, hafva låtit förslaget från rysk sida förfalla. Se: K. E. v. Baeb, Peter'8 des Grossen Verdienste um die Erweiterung der geographischen Kenntnisse (Beiträge zur Kenntniss des Russischen Reiches, Bd 16, St. Petersb. 1872, s. 217-232).

1 Se W. Dampieb, anf. st. Vol. 1, s. 352.öppna nya banor för den franska handeln. De oupphörliga krigen under Ludvigs senare år hade dock till stor del förstört hvad den kraftfulle ministern uppbyggt, och vid det spanska successions-krigets början hade Frankrikes maritima makt redan passerat sin höjdpunkt.

Hvad handelssjöfarten beträffar, må man icke föreställa sig, att ett krigsutbrott af den tidens redare och kofferdimän betraktades enbart såsom en olycka. Visserligen ledo de därigenom ofta oerhörda förluster, men dessa motvägdes af utsikten till icke mindre betydande fördelar. Det i dessa sjöförsäkringens barndomsdagar alltid äfventyrliga företaget att anförtro egendom åt det nyckfulla hafvet, blef ett hasardspel, i hvilket den ökade risken gaf hopp om en svindlande vinst. Grunden härtill låg mindre i den genom den försvårade tillförseln förorsakade prisstegringen, än uti hela den förändrade karakter, som handelssjöfarten under krigstid antog. Bevärade voro den tidens köpmansfartyg alltid, åtminstone på längre resor, men då ett utbrutet krig gjort sjövägarna mer än vanligt osäkra, användes beväringen ej blott till självförsvar. Så fort man upptäckte ett segel, som ej troddes tillhöra en öfvermäktig fiende, så anställdes jakt, och om den jagade upphanns och hefanns tillhöra en fientlig nation, så fingo kanonerna spela, så vida ej den underlägsne fann för godt att utan motstånd gifva sig. Var då prisen en hemvändande Indiefarare, så kunde bytets värde uppgå till millioner. Visserligen voro stränga lagar utfärdade för att reglera kaperiet (la course) — det tagna fartyget skulle föras till hamn, kaperiets rättmätighet underställas en prisdomstol, prisen försäljas under vissa formaliteter och vinsten fördelas efter vissa grunder — men huru dessa lagar efterlefdes torde liafva varit omöjligt att öfvervaka. Ej ens de yrkesmässiga korsarerna, hvilka utförde sitt vilda och farliga värf i hemlandets farvatten, och af hvilka flera, liksom de berömdaste af dem, en Jean Bart, en Duguay-Trouin, en Jacques Cassard, en Jean Doublet, genom sina djärfva bedrifter tillkämpat sig officersrang inom den kungliga flottan, icke ens dessa kunde eller ville alltid hålla sig inom de gränser, som voro utstakade för detta legaliserade sjöröfveri; än mindre kunde sådant väntas, då tillfälle till kaperi yppade sig i aflägsna farvatten för ett där seglande handelsfartyg. Och ej ogärna torde vederbörande hafva öfversett därmed; om också Frankrikes storamiral och de fromma stiftelser, som hade andel i prispenningarna, gingo miste om sina lotter, så var det ju dock alltid en vinst åt det egna landet och en skada tillfogad fienden. Såsom ett allmänt omdöme har blifvityttradt, att på denna tid kofferdifarare och kapare voro ungefär detsamma1.

*

*

*

Den organisationsform, i hvilken man under merkantil systemets dagar ansåg sig bäst befordra kolonialväsende och handel på afiägsna världsdelar, var de stora, af staten oktrojerade, med vidsträckta privilegier utrustade och af monopoler omgärdade handelskompanierna. De brittiska och nederländska ostindiska kompanierna hade hastigt utvecklat sig till betydande maktställning och åt hemlanden förvärfvat stora politiska och kommersiella förmåner.

De försök, som i Frankrike gjorts att efterlikna dessa förebilder, hade däremot utfallit mindre framgångsrikt. Från år 1604 räknar man icke mindre än fyra kompanier, inrättade för att drifva handel på Ostindien, men som icke förmått att göra annat bruk af sina privilegier än att något enstaka fartyg afsändts till de aflägsna farvattnen och att en tynande koloni blifvit grundlagd på Madagascar2.

Det ostindiska kompani åter, som år 1664 grundlädes under Ludvigs och Colberts speciella beskydd, syntes utlofva en mera lysande framtid. Utgången bief dock en annan. Vi hafva här ingen anledning att sysselsätta oss

med frågorna huru och hvarför så skedde; vi vilja blott erinra därom, att kompaniet endast i mycket inskränkt mått kom att begagna sig af den rätt, som tillförsäkrats detsamma i stiftelseurkundens3 27:e artikel. Här utstakas till verksamhetsfält åt detsamma hela Indien med tillhörande haf samt hela Söderhafvet, från Godahoppsudden till Magellans- och Le-Mairesunden; ingen annan fransk undersåte skulle på femtio år äga rätt att här drifva sjöfart eller handel.

1 J. Poulain, Histoire de Duguay-Trouin et de Saint-Malo, la cité-corsaire, Paris 1886, s. 176. — Såsom bevis p& kapareväsendets omfattning kan anföras, att de därigenom förorsakade förlusterna ensamt för staden Marseilles handelsflotta nnder kriget 1688—97 uppgingo till 223 större och mindre fartyg, nnder det att samtidigt 73 frän fienden tagna priser infördes till denna hamn (G. Saint-Yves, Les pertes du commerce de Marseille de la rupture de la paix de Nimègue à la paix de Ryswick, i Bull, de géogr. hist. et descr. 1896, s. 205 if.).

* Jfr Pierre Bonnassieux, Les grandes compagnies de commerce, Paris 1892, s. 254—259.

3 Édit dn Boy, portant établissement d’une nouvelle compagnie pour le commerce des Indes Orientales, Août 1664, tryckt i Dufrène de Francheville, Histoire

générale et particulière des finances, Paris 1738, s. 177 ff.

\I själfva verket såg sig kompaniet aldrig i stånd att sträcka sin verksamhet utöfver det egentliga Indiens område, och detta blef anledning till att det föredrog att på. ett annat kompani — det kinesiska — Öfverlåta en del af sina rättigheter. Äfven ett äldre Kinakompani hade under en kort tid (1660—64) haft en resultatlös existens; det åter, som först (1697) under form af en enskild association, sedermera (1705) under namnet »Compagnie Royale de la Chine», af det ostindiska kompaniet tillköpte sig rätten att handla på Kanton och Ning-po, var det lyckosammaste af alla dessa företag.

Det första franska fartyg, som besökte Kina1, var det af detta bolag i mars 1698 utsända skeppet »Amphitrite», under befäl af chevalier de la Rocque, hvilken den 3 aug. 1700 återkom till hemlandet med en rik laddning. En andra resa med lika godt resultat gjorde samma fartyg från mars 1701 till sept. 17032 ; för tredje gången utsändes det någon tid därefter jämte tvenne andra skepp, och äfven från denna resa återkom »Amphitrite» år 1708 lyckligt till Nantes. Ett af de båda öfriga fartygen, »le Grand Dauphin», anlände först i okt. 1713 till Saint Malo, medförande för 30,000 livres silke och sidenvaror3. Då man befarade, att en så stor import skulle lända sidenfabrikanterna i Lyon till förfång, så förbjöds genom en arrêt af d. 13 mars 17144 all dylik införsel från Indien och Kina. Under sådana förhållanden är det ej att undra på, att det tredje kinesiska kompaniet, som kort förut

1 Den på förmenta kinesiska nrkunder grundade uppgiften hos Pierre Margry (Les navigations françaises et la révolution maritime du 14:e au 16:e siècle, Paris 1867, s. 185), att franska skepp kommit till Kina redan i början af 1500-talet, är väl, såsom åtskilligt annat i det citerade arbetet, blott ett misslyckadt och obehöfligt försök att öka den franska sjömaktens ära.

8 I markis de Sourches’ memoirer (T. 9, Paris 1889) förekommer för den 7 okt. 1704 en anteckning, som tyckes antyda, att det kinesiska kompaniet — så vida det ej föreligger en förväxling med det ostindiska — affcändt ännu flera fartyg än de ofvannämnda. Anteckningen må anföras såsom synnerligen betecknande för de förhållanden, under hvilka dåtidens handelssjöfart bedrefs; den lyder: »On sut qu’il était arrivé à la Corogne deux vaisseaux de la compagnie de la Chine richement chargés, après une navigation de deux ans; qu’ils avaient été obligés de séjourner neuf mois dans un même port, où ils avaient appris la déclaration de la guerre, ce qui leur avait fait prendre des mesures pour leur sûreté, et qu’en faisant leur route, ils avoient trouvé un vaisseau marchand anglais et un hollandais, qu’ils avoient pris et abondonnés à la mer, après s’être chargés de leur cargaison qui était plus riche encore que la leur.»

8 Se Dufrène de Francheviule, anf. st. s. 93—94; Correspondance des contrôleurs généraux des finances, T. 3, Paris 1897, n:o 1519.

4 Tryckt hos Dufrène, anf. st. s. 325 ff.bildats utan samband med det ostindiska kompaniet och som fått öfvertaga

dettas utlupna koncession på handeln med hela Kina, icke kunde göra några lysande affärer. Till några i samband med ämnet stående notiser om detta tredje kompanis verksamhet skall jag framdeles återkomma.

Det storartade privilegium, som det franska ostindiska kompaniet fått vid sin stiftelse, omfattade såsom sagdt den uteslutande handelsrätten äfven på hela Stilla oceanens kuster och öar. Af privilegiet i denna del hade emellertid kompaniet, hvarken omedelbart eller medelbart, gjort något försök att draga gagn. Ju närmare det led mot koncessionstidens utgång, desto uppenbarare blef det också, att kompaniet ej var i stånd till någon vidare utvidgning af sin verksamhet. Detta gaf anledning till stiftandet, år 1693, af ännu ett kompani, hvars verksamhet an-gifves af det namn, hvarmed det under sin korta tillvaro betecknades; det kallades nämligen »Compagnie de la mer du Sud». I motsats till det kinesiska kompaniet var detta nya kompani fullständigt oberoende af det ostindiska, i hvars privilegium det alltså gjorde intrång, då det på trettio år fick uteslutande rätt till handel på Sydamerikas kust söder om Kap S. Antonio (vid La-Plataflodens mynning) och på alla Stilla oceanens öar och kuster1.

1 »Depuis le Cap de St. Antoine, sur la côte déserte, snr les côtes des détroits de Magellan, le Maire et Brouwer (farleden öster om Statenland), et sur les côtes et dans les lies de la mer du Sud ou Pacifique, nou occupée par les puissances de l'Europe». Se den kungliga deklarationen af sept. 1698, tryckt hos Labat, Nouveau voyage aux isles de VAmérique.' Nouv. éd. T. 5, Paris 1742, s. 346 ff. Boxnas-sibux (anf. st. s. 385) omskrifver dessa ord, utan angifvande af källa, pä ett något vilseledande sätt.ANDRA KAPITLET.

De franska sydhafsfärdemas förelöpare.

M. de Gennes’ expedition 1695—97. — Misslyckadt försök att genomsegla Magelians sund. — Plan till en ny expedition. — M. de Beauchesne’8 resa 1698—1701.

— Färden genom Magelians sand fullbordad. — Rekognoscering i Chonos-arkipelagen.

— Fientligt mottagande i Chile. — Handel trots vicekonungens förbud. — Besök vid Galapagosparna. — Handelsvarornas strykande afgång i Peru. — Återfärd rundt Kap Horn. — Upptäckt af Ile Beauchesne.

Den som gaf anledning till stiftandet af Söderhafskompaniet, skall hafva varit en grefve de Gennes, officer i franska marinen och sedermera guvernör öfver den franska delen af ön St. Chri-stophe1. Men redan före kompaniets upprättande hade från fransk sida ett försök blifvit gjordt att intränga i Stilla oceanen, och upphofsmannen härtill var samme M. de Gennes.

Lockad af de förespeglingar om rikt byte, som gjorts honom af en f. d. flibustier vid namn Macerty, hade han lyckats få befälet öfver en flottilj af sex fartyg, med hvilka man under pågående krig skulle göra ett angrepp på Spaniens besittningar i Peru. Den 3 juni 1695 lämnade eskadern La Rochelle, och efter att hafva eröfrat ett engelskt fort vid mynningen af Gambiafloden (Afrikas västkust) och uppehållit sig någon tid i Rio de Janeiros hamn, inlöpte man i Magellansundet den 11 febr. 1696. Efter nära två månaders kamp mot ström och vidriga vindar hade man tillrygga-lagt två tredjedelar af sundet och hunnit till Port Galan, men nu hotades man af hungersnöd — folket fångade redan råttor och sålde sådana åt hvarandra for 15 sous stycket — och måste därför vända om. Den 11 april befann man sig åter i Atlanten, och efter några kaparebedrifter i de västindiska farvattnen inlöpte flottan åter i La Rochelles hamn d. 21 april 16972. Detta var, * 8

1 Labat, anf. st. 8. 345.

8 Se F. Froger, Relation d'un voyage fait en 1695. 1696. et 1697. aux côtes d'Afrique, détroit de Magellan ... par une escadre des vaisseaux du roy, commandée par M. de Gennes, Paris 1699.så vid t jag kunnat finna, det första försöket från fransk sida till sjöfart på Stilla oceanen.

Försöket skulle nu upprepas i fredlig af sikt under det ofvanttänmda Sydhafskompaniets skydd. Det finnes en anonym »mémoire*1, innehållande en utförligt utarbetad plan för företaget och utvisande de stora förhoppningar, hvarmed detsamma omfattades. En flotta af fyra fartyg skulle afsändas till Magellans sund, där på lämplig plats, helst vid Port Galan, en koloni skulle anläggas, dels för att tjäna till mellanstation för trafiken på Stilla oceanen,

dels för att spärra vägen dit för andra nationer. Sedan ytterligare en koloni blifvit anlagd på Chiles kust, skulle den lilla flottan segla norr ut, anlöpa alla större städer på Amerikas västkust, artigt hälsa forten med salut och begära tillstånd att förse sig med vatten och ved, hvarpå man skulle föregifva sig lida brist. Den väntade frågan om fartygens destination skulle besvaras med företeende af falska papper, som man hoppades att franska konungen för den goda sakens skull ville tillhandahålla, och som skulle utvisa, att fartygen tillhörde ett nytt kinesiskt kompani, för hvilket vägen rundt Godahoppsudden genom åt andra gifna privilegier vore stängd2. Blefve blott på sådant sätt kommunikation öppnad med land, så skulle nog handel, eller rättare smuggling, komma till stånd. Än bättre vore det, om vederbörande ämbetsmän, okänsliga för det frestande anbudet af en vacker spegel, en god bössa eller ett par pistoler, på ett förolämpande sätt afvisade den officer, som sändes i land att underhandla: då kunde det bli ett krigstillstånd, »som skulle gifva berättigande åt alla slags repressalier». Och som om Perus skatter ej inneburit nog lockelse, förespeglades vinst af hvalfångst i Magellans sund och pärlfiske vid Californiens kuster.

Dessa lysande utsikter förfelade ej att göra verkan. Sedan konungen till Söderhafskompaniets förfogande ställt en flotta af

1 Mémoire touchant l'entreprise proposée par Messieurs *** (Labat, anf. st. T. 5, s. 373—396); författaren är troligen M. de Gennes och de onämnda upphofs-männen till företaget tvenne redare i Saint Malo, MM. Danican de Lépine och Jourdan de Gronäe, »qui avaient en l'idée de cette expédition» (nedan citerade uppsats af M. Marcel).

9 Att expeditionens utsträckande ända till Kina cj var endast en förevändning, utan verkligen frän början varit planlagd, framgår af en odaterad och ounderskrif-ven handling, intagen i ett samlingsband af diverse handskrifna anteckningar i Dépôt de la marine (Vol. 80* 9, fol. 77). Det heter där: »Le sieur Jourdan nous ayant remontré qu'il auroit des moyens pour établir un commerce dans le royaume de la Chine [passant par le détroit de Magellan] dont l'accez n'avoit pas encore été accordé à nos sujets ...»sju fartyg, skyndade folk från alla håll att erbjuda detsamma sina tjänster. Den trupp af unga frivilliga, som samlades på af-gångsorten, La Rochelle, tillfredsställde emellertid så föga den utsedde befälhafvaren, M. de Gennes, att han säges genast hafva beställt hästar och begifvit sig till Paris för att i konungens hand nedlägga befälet. En annan berättelse tyckes antyda, att två skilda eskadrar skolat utlöpa, i hvilket fall man får antaga, att hvad som säges om »quelques changemens arrivés dans les dispositions des choses» afser, att den, som skolat föras af M. de Gennes, af någon anledning blifvit inställd.

Härmed må hafva förhållit sig huru som helst, visst är, att den lilla flotta, som den 17 dec. 1698 gick till sjös från La Rochelle, till chef hade M. de Beauchesne-Gouin, en man från Saint Malo, som för resan erhöll fullmakt som »capitaine de vaisseau»1. Expeditionen bestod af fyra fartyg: »le Phélippeaux», förd af öfver-befälhafvaren själf, »le Maurepas», förd af M. de Terville, korvetten »la Bonne Nouvelle», förd af M. Perré, som icke hann längre än till Ilha Grande, strax söder om Rio de Janeiro, och ännu ett mindre fartyg, som förliste på Bretagnes kust. För att vägleda eskadern i de för fransmännen obekanta sydamerikanska farvattnen medföljde en f. d. flibustier vid namn Jouhan de la Guilbau-dière. Denne hade tillhört ett litet sjöröfvarfölje, som omkring

1 Ingen originalberättelse angående denna resa har blifvit i sin helhet offentliggjord. Däremot äga vi i tryck tre af hvarandra oberoende ntdrag nr skildringar af deltagare i densamma. Kapten Woodes Rogers säger i sin förut citerade bok (Voyage fait autour du monde. Trad. de l'Ânglois, T. 1, Amst. 1723, s. 3 o. 129), att han lyckats förskaffa sig en afskrift af Beauchesne's journal, samt meddelar (s. 183—187) ett sammandrag af dess innehäll. Efter en dagbok förd af en annan deltagare, M. de Villefort, och tillhörig den berömde geografen Guillaume Delisle, ger presidenten Charles de Brosses en skildring af färden (Histoire des navigations aux Terres Australes, T. 2, Paris 1756, s. 113—125), och slutligen beskrifves expeditionens ntrnstning och vistelse i Magelians sand nti en uppsats i tidskriften le Magasin pittoresque (Année 26, Paris 1858, s. 226—229 o. 275—277), som hämtat sina materialier ur tvenne folio volymer, förvarade i Dépôt de la marine (n:r 5,617 o. 5,618), och innehållande reseberättelser af tvä i färden deltagande nnga ingeniörer vid namn de Labat och Du Plessis. De ganska märkliga

och utförliga underrättelser om eldsländarnes utseende, seder och bruk, som meddelas i sistnämnda berättelser, har M. G. Marcel offentliggjort i en uppsats med titel Les Fuégiens à la fin du 17:e siècle (Congrès internat, des Américanistes, Compte-rendus de la 8:e session, tenue à Paris en 1890, s. 485—496). — I handskrift finnas flera berättelser om Beanchesne's resa, nämligen en, ofullständig, af en i resan deltagande officer och en af befälhafvaren själf, båda i Nationalbiblioteket (enl. Marcel), samt slutligen en, måhända med den sistnämnda identisk, journal af M. de Beauchesne i Dépôt de la marine, hvars hufvudsakliga innehåll jag excerperat; den öfverensstämmer i allt väsentligt med de af Woodes Rogers meddelade utdragen.år 1686 begifvit sig från Santo Domingo till Stilla oceanen och under flera år haft sitt tillhåll på ön Juan Fernandez, hvarifrån de företagit en del mer eller mindre lyckade expeditioner till Chiles och Perus kuster. På hemvägen till Europa hade de lidit skeppsbrott i Magellans sund, men hade här lyckats att på tio månader af spillrorna af det förlista fartyget bygga ett nytt, och med detta anlände de slutligen till Cayenne* 1.

Den 24 juni 1699 dublerade de båda förstnämnda skeppen Kap de las Virgenes vid Magellansundets östra mynning; i flera månader kämpade man sedan mot sjöfararens sedvanliga plågoris i detta sund: de från bergen nedstörtande stormbyarna, de rif-vande tidvattenströmmarna i de trånga passagerna, köld och oväder af alla slag. Det långsamma framåtskridandet hade blott det goda med sig, att det gaf tillfälle till en noggrann kartläggning, som verkställdes af de båda ingeniörerna Du Plessis och de Labat, och hvaraf resultatet föreligger i en mängd, i deras berättelser intagna kartor, planer och teckningar. Ät öar, bukter och hamnar gåfvos franska namn, hvilka upptogos på en af Guillaume Delisle år 1703 utgifven karta2, men hvilka ej lyckats försvara sina platser till vår tid.

1 Efter ett i enskild ägo befintligt manuskript har G. Marcel publicerat en af nämnde flibnstier uppgjord lista på inemot 230 ord ur eldsländarnes språk {Congrès des Amér. 8:e Sess. s. 643—646). Samma lista finnes äfven i ett manuskript i Dép. de la mar. (Vol. 80s, fol. 78) jämte en uppsats med följande titel: »Extrait d'une description des principaux endroits de la mer du Sud depuis 52° 30* S. jusqu'au 41° N., faite sur les lieux par le S:r Jouhan de la Guilbaudière. Les plans qui l'accompagnent sont dessinés sur les mémoires par le S:r Hanche, ingénieur ordinaire du roi, l'année 1696». — Berättelsen om det ofvan anförda flibustierföljets bedrifter, som meddelas af Froqer (Relation, s. 105—108), antages af James Burney

i hans utförliga historia om dessa sjöröfvareföretag vara en dikt; han säger (A chro-nol. history of the voyages and discoveries in thc South Sea, Vol. 4, Lond. 1816, s. 295): »it is evidently a romance fabricated from the descriptions which had been given of the general courses and habits of the Flibustiers.» Att emellertid berättelsen i hufvudsak är riktig framgår af de utförliga utdrag ur en rapport af den chilenske generalkaptenen Marin de Poveda till spanska konungen af d. 28 april 1695, som meddelas af Diego Barros Arana (Hist. jeneral de Chile, T. 5, Santiago 1885, s. 269—271). Här omtalas dessa flibustierers vistelse på Juan Fernandez, deras uppträdande ntanför Concepcion i jan. 1694 och deras skeppsbrott i Magellans sund samma år, hvarom underrättelse kom till Chile genom några spanska fångar, som lyckats fly, under det att de tvungos att vara behjälpliga vid det nya fartygets byggande. På grund af denna rapport kan man fastställa, att de sista i Stilla hafvet uppträdande fiibustierernas återkomst till Cayenne inträffat år 1695.

* Carte du Paraguay, du Chili, du Detroit de Magellan etc., dressée sur les descriptions des PP. Alfonse d'Ovalle, et Nicolas Techo, et sur les relations et mémoires de Brouwer, Narbouro%tg, M:r de Beauehesne etc. Se äfven: Carte réduite du détroit de Magellan dressée par Bellin (Hist. gén. des voyages, T. 11, Par. 1753).

Yvier. 13. 3Den omsorgsfulla rekognosceringen afsåg att finna en lämplig plats för den planlagda kolonien, och ehuru förhoppningarna om ett gynnsamt klimat och möjlighet till odlingar snart blefvo gäckade, trodde man sig hafva anträffat en sådan plats på en midt emot inloppet till S:t Jéröme-sundet belägen ö, hvilken togs i besittning för franska kronan och erhöll namnet »Ile de Louis le Grand». Däremot omtalas ej, att man gjort något försök att intränga i nämnda sund, som förmenades erbjuda en fördelaktigare passage till Söderhafvet.

Nära sex månader hade förflutit i Magellansundet, då man d. 20 dec. 1699 beslöt att uppgifva försöket att genomsegla detsamma; man återvände till Port Famine, men här vände sig vinden,- och på den jämförelsevis

korta tiden af en månad hade man icke blott återvunnit det förlorade, utan passerat sundet i hela dess längd; den 21 jan. 1700 stack man ut i öppen sjö vid Kap Pillar.

M. de Beauchesne styrde nu kurs på ön Nuestra Señora del Socorro1, den öfverenskomna mötesplatsen med M. de Tervilles fartyg, från hvilket han blifvit skild, men då detta ej fanns där, gjorde Beauchesne ensam en rekognoscering af de trakter, där enligt resplanen en andra koloni skulle anläggas. Vi stå här vid den i geografiskt hänseende intressantaste delen af den ifrågavarande resan, enär den nu berörde trakter, som först i senare tider2 3 * * * * blifvit närmare undersökta och där ännu mycket återstår •att utforska. Enligt engelsmannen Rogers sammandrag af originalberättelsen må om denna del af färden här meddelas följande:

»Sedan M. de Beauchesne inseglat i Söderhafvet, begaf han sig till Puerto de Santo Domingo8, som utgör gränsen till de span-

1 Den västligaste i Chonos-arkipelagen, vid 44° 50' s. br. På nyare kartor kallas den äfven Isla Hnamblin.

* Åren 1870—72 af chilenska marinkaptenen E. Simpson. Se: Petermanns Mitteilungen, 1878, s. 461 ff. o. Taf. 24.

3 Så väl denna hamn som den ofvannämnda ön Socorro omtalas 1670 af kapten

Wood (se: Capt. Wood's voyage through the Streights of Magellan, etc. i A collection of voyages, Vol. 4, Lond. 1729, s. 117). Båda förekomma på alla samtida holländska sjökort, t. ex. H. Doncker’s Zee-Atlas, Amst. 1666; P. Goos, West-

indische Paskaert; Gebh. van Keulens karta öfver Stilla oceanen (omkr. 1710),

m. fl. Hamnens läge kan på grand af dessa kartor ej närmare bestämmas, men

ntan tvifvel inseglade Beauchesne i Golfo del Gorcovado norr om Gnaitecas-öarna, och i det inre af nämnda hafsvik finna vi på fastlandet innanför ön Hnatimo Re-fujio ett Santo Domingo (43° 57' 8. br.), hvilket omtalas såsom en förträfflig hamn för mindre fartyg och såsom, åtminstone tidtals (1866), boningsplats för en åker-

brukande befolkning. Se: Peterm. Mitteil. 1878, s. 466.ska besittningarna och som är den enda plats, där man, enligt hvad han förmenar, i våra dagar skulle kunna anlägga en koloni, enär allt landet i öfrigt redan är ockuperadt. Han anlände dit den 3 febr., och den 5 kastade han ankar öster om en ö, som bär olika namn, men som af de senaste resandena kallats Santa Magdalena1. Hans förste löjtnant, som sändes dit för att taga ön i besittning, rapporterade, att den var särdeles vacker, han förevisade också praktfulla buskar och blommande ärtväxter, som han funnit på östra sidan. M. de Beauchesne drar häraf den slutsatsen, att man skulle kunna bosätta sig och trifvas därstädes, ehuru han för öfrigt medgifver, att luften är mycket fuktig, och att det ofta förekommer regn och dimma, som sänker sig från de höga bergen, hvaraf ön är omgifven. Han ville sedan begifva sig på upptäcktsfärd till fyra öar2, hvilka ligga inom synhåll från den förstnämnda och från fasta landet, och han begaf sig dit under täta lödningar, men han vågade sig icke vidare med sitt stora fartyg, emedan det blåste hårdt från nordväst och en svår tjocka skymde landet för honom. Han rönte härigenom den missräkningen att icke kunna fullständigt utforska dessa gränsbygder.

Han tillägger, att landet är uppfylldt af höga berg, som gå ända till hafvet, och att kaptenen på ett spanskt fartyg, som öfvervintrat i dessa farvatten, berättat för honom, att där finnes en god hamn, hvarest man kan förtöja fartygen vid grofva träd, men att man på kusten träffar blott få infödingar, hvilka lefva på samma sätt som vildarna vid Magellans sund.»

Först i Yaldivia, spaniorernas vid denna tid sydligaste besittning på fasta landet, anträffades det andra fartyget, som under sin väntan varit utsatt för ett ledsamt missöde. Guvernören på stället hade mottagit en inbjudning att komma ombord, men under det att besättningen beredde sig att värdigt mottaga honom, började man helt oförberedt att från land beskjuta fartyget, som under häftig eld från stadens fyra forter måste med kapade förtöjningar söka öppna sjön. Ej mycket bättre gick det expeditionen under dess vidare färd längs Chiles och Perus kuster; öfver-allt blefvo fransmännen tagna för flibustierer, hvilkas lömska öfverfall man hade i friskt

minne; de möttes med öppna fientligheter, man ville hvarken sälja lifsmedel till dem eller tillåta dem * *

1 Ehuru jag ej fnnnit detta namn på någon samtida karta, lider det intet tvifvel, att därmed förstås den stora ön Magdalena, skild från fasta landet genom de smala Yacåf- och Cåy-kanalerna, vid hvilka resa sig de höga bergstopparna Meli-mövn (2,400 m.) och Macä (2,960 m.).

* Hvilka dessa varit kan icke bestämmas.att förse sig med ved och vatten. Då förråden ledo till sitt slut, såg sig M. de Beauchesne inför valet att antingen med våld taga hvad han behöfde eller att anträda hemvägen öfver Ostindien. Invånarne i Arica befriade honom emellertid från att tillgripa ytterligheter. Tack vare bemedling af skeppspresten kom man här till bättre insikt om expeditionens karakter. Man icke blott sålde lifsmedel till främlingarna, utan öppnade, trots de kungliga förbuden, handel med dem, hvilken fortsattes i ännu större skala, sedan fartygen på köpmännens begäran förflyttats till den mera undangömda platsen Ilo. Oaktadt fransmännens tyger tagit röta, fingo de en strykande afgång: i Arica såldes af det ena fartygets last för omkring 50,000 écus och i Do ensamt af det andra fartygets för 20,000.

Man anlöpte sedan, i mars, Callao och Pisco, där handeln obe-hindradt fortsattes, trots vicekonungens däremot utfärdade förnyade förbud. Då handelsvarorna nu voro sä godt som slutsålda, beslöt befälhafvaren att begifva sig ut på upptäcktsfärd och af-seglade för sådant ändamål den 27 maj 1700 från Perus kust — ^mycket belåten med spaniorerna, men högeligen förbittrad på vicekonungen, som alltjämt fortfor att rusta sina tre fartyg», an-tagligen i afsikt att med väpnad hand skaffa gehör åt sina befallningar. Kursen sattes på den under ekvatorn belägna Gala-pagos-arkipelagen, där man uppehöll sig från den 7 juni till den 7 juli och enligt de medföljande flibustierernas anvisningar besökte fyra olika öar. Ingenstädes kunde man emellertid erhålla de för besättningarna välbehöfliga förfriskningarna: endast med möda intogs något bränsle, hårdt som järn, och vatten saknades så godt som helt och hållet, hvarför ögruppen förklarades vara >la chose du monde la plus affreuse». Sedan skeppen blifvit nödtorftigt reparerade, vände man alltså åter till fastlandet, där hamnarna Guayaquil, Payta, Hierba Buena och Ilo besöktes. Öfverallt möttes fransmännen af det nu skärpta förbudet att landstiga, och slutligen hade den af skörbjugg lidande besättningens nöd stigit till sådan höjd, att M. de Beauchesne på sistnämnda ställe måste förklara, att han med våld skulle taga hvad han behöfde af vatten, ved och lifsförnödenheter, hvarför myndigheterna gjordes ansvariga för hvad som med anledning däråf kunde inträffa. Intet motstånd försöktes emellertid; tvärt om fick man oupphörligt besök af köpmän, som ej ville tro, att fransmännen redan framtagit allt hvad de hade att sälja. Deras enträgenhet gjorde, att man sålde äfven de helt och hållet af röta fördärfvade tygerna, så att det icke fanns en aln kvar ombord-.Slutligen, då man redan beredde sig till afresa, anlände tvenne köpmän, som erbjödo sig att köpa alla ailagda kläder (guenilles), som funnos på skeppen, med villkor att det beviljades dem 8 dagars anstånd för att skaffa penningar. Denna affär misslyckades emellertid, ty oaktadt man behållit den ena köpmannen som gisslan, återkom ej den andra. Då hemresan ej längre kunde uppskjutas, afseglade man från Ilo den 5 dec. 1700, utan att ut-öfva några repressalier mot den kvarhållna spekulanten — »de peur de faire courir de mauvais bruits de nous»1.

Man styrde'nu direkt mot Magellansundets mynning, men af-stod från att inlöpa däri, då vinden var gynnsam för fortsatt färd på öppen sjö och en skada på det ena skeppets roder nödvändiggjorde, att detta fartyg togs i släptåg af det andra. Utom sikte af land, på-57° 15' s. lat., passerades Kap Horn den 13 och 14 jan. 1701 under de gynnsammaste väderleksförhållanden, och kort därefter, d. 19 jan., upptäckte man vid 52° 50' s. lat. en på dåtidens kartor icke utsatt ö, som uppkallades efter befälhafvaren och ännu bär hans namn; den är belägen strax söder om Falk-landsgruppen. Efter en två månader lång vistelse i Rio de Jar neiro och ett kort uppehåll vid den azoriska ön Flores, inlöpte expeditionens båda fartyg d. 7 aug. 1701 åter i La Rochelles hamn.

Om det ekonomiska resultatet af Beauchesne’s resa innehålla de ofvan citerade källorna ingen bestämd uppgift. Visserligen säger Rogers2, som från nämnda expedition härleder alla de handelsföretag, som senare utgingo från Frankrike till samma trakter, att densamma motsvarat de därom hysta förväntningarna, men då vi finna, att expeditionen var det nyskapade Sydhafskompaniets3 enda lifsyttring, så torde den slutliga vinsten ej hafva varit synnerligen stor. Såsom ett i nautiskt hänseende lyckadt försök har dock färden utan tvifvel haft sin betydelse,

och den strykande afgång, som de från Europa medförda handelsvarorna funno i hamnarna vid Stilla hafvet, har helt visst lockat till försökets förnyande under förändrade och gynnsammare förhållanden.

Hvilka dessa förhållanden voro, huru de uppkommit och huru de verkade, skola vi söka framställa, innan vi inlåta oss på det egentliga hufvudämnet för detta arbete. * *

1 Beauchesne’s bandskrifna journal i Dépôt de la marine, som jag följt för min framställning af resans förlopp.

* Anf. arb. T. 1. s. 3.

s Enligt Bonnassieux (anf. arb. s. 386) nppgick detta kompani redan 1701 i Goineakompaniet, som samma år ombildades till Asientobolaget.Sydhafsfärderna under den första förbudstiden.

Spaniens uiotsträfvighet att bevilja andra nationer handelsfriheter i Amerika.

— Stilla oceanen ett mare clausum. — Filip V:s tronbestigning omskapar Spaniens och Frankrikes ömsesidiga förhållanden. — Ludvig XIV Spaniens verklige regent.

— Inflytandet häraf på den franska handeln. — Spanska successionskriget. — Fruktan for kapare tvingar spaniorerna att antaga fransk konvoj för den indiska silfver-flottan. — Olyckan i Vigo. — Franska fartyg tillåtas inlöpa i Stilla hafvets hamnar för att bidraga till dessas försvar — Befarade följder häraf. — De första franska sydhafsfärderna företagas i hemlighet. — M. Bourdas’ resor. — Handelskompaniernas protest. — M. Desaunais Bécard’s expedition 1703. — En engelsk kapareexpedition 1704. — SydhnfsfararneB tvist med Svdhafskompaniet. — Öfverenskommelse mellan de tvistande parterna. — Öfriga sydhafsfarder före 1700.

Såsom i det föregående är framhållet, var den spanska kolonialpolitikens hufvudsyfte att hålla kolonierna i det strängaste beroende af moderlandet och att afstänga dem från all direkt samfärdsel med öfriga nationer. Af hvad redan är yttradt framgår ock, att detta system, långt ifrån att medföra de afsedda fördelarna, ledde till en Spaniens handel förödande smuggling, till ett än mer fördärfbringande sjöröfveri och till förlusten af en betydande del af de spanska kolonierna i Västindien.

I de fredsslut, hvarigenom Spanien tvangs att erkänna sina fienders landvinningar i den nya världen, sökte visserligen dessa att betinga sig fördelar för handeln med de rika länder, som fortforo att lyda under Spaniens krona, men häremot restes från spansk sida det envisaste motstånd. Den första makt, som för sina anspråk i sådant hänseende lyckades vinna ett formligt, om än föga vidtgående erkännande, var Holland. De fördelar, som detta land i Mtinster 1048 betingade sig, bestodo väsentligen i en erkänd frihet för sjöfarten i de indiska farvattnen, men all direkt samfärdsel med så väl den ena som den andra maktens transmarina besittningar skulle fortfarande vara förbjuden för främlingar.Öfvertygade, att de i all köpenskap förfarna holländarne betingat sig de bästa möjliga villkor, nöjde sig fransmännen vid den Py-reneiska fredens afslutande 1659 med ungefär enahanda medgif-vanden,1 och äfven England ernådde liknande betingelser genom fredsslutet i Madrid 1667. Något större voro de förmåner, som tillerkändes sistnämnda land genom traktaten i Madrid 1670, hvarigenom Spanien hoppades försäkra sig om engelsmännens medverkan för sättandet af en dam mot flibustierernas ofog. Denna traktat, det s. k. »Amerikanska fördraget», afsåg i främsta rummet att upprätta en bestående fred mellan de båda makternas undersåtar i Västindien, men för den fredliga samfärdselns och handelns frihet vanns blott det medgifvandet, att engelska sjöfarande skulle äga rätt att i fall af nöd anlöpa de spanska besittningarna och där förse sig med lifsmedel och skeppsförnödenheter.

Uppenbarligen afsågo icke de spanska myndigheterna, att ens dessa ringa medgifvanden åt sjöfartens frihet skulle gälla äfven för Stilla oceanen; enligt spansk uppfattning var denna fortfarande ett >mare clausum» i vidaste utsträckning.2 I öfverens-stämmelse härmed var det som Beauchesne’s expedition, såsom vi ofvan sett, förvägrades att i Perus och Chiles hamnar förse sig med det nödvändigaste, ehuru makt saknades att göra lagen gällande. och den enskilda vinningslystnaden bidrog att eludera förbudet.

Måhända hade de franska försöken att öppna en fredlig förbindelse med det fjärran Söderhafvet icke förnyats, om ej en allbekant världshistorisk tilldragelse helt och hållet omskapat Spaniens och Frankrikes inbördes

förhållanden och för det sistnämnda landets handel och sjöfart på de amerikanska kolonierna medfört utsikter, som ej stodo öppna för öfriga sjöfarande nationer.

Den 1 november 1700 slutade konung Carl II af Spanien sitt dådlösa lif, och den 11 i samma månad Öfverlämnade den spanske ambassadören i Paris till Ludvig XIV den aflidne monarkens * *

1 Recueil des instructions données aux ambassadeurs et ministres de France. XI: Espagne, T. 1, Paris lb94, s. 200.

* I en »Real cédula» af den 25 nov. 1692 säges uttryckligen, att bestämmelserna i den Amerikanska traktaten af 1670 icke ägde tillämpning på Stilla oceanen (el mar del Sar), och att enhvar, som sökte drifva sjöfart i dessa farvatten, skalle behandlas som spanska kronans fiende. Denna förklaring afgafs med anledning däraf, att myndigheterna i Chile icke med tillbörlig stränghet förfarit mot den engelska kaptenen John Stbong, som år 1690 gjort ett försök att idka fredlig handel på Sydamerikas Stillahafsknst. Om Strongs misslyckade handelsföretag se Bubney, anf. arb., Vol. 4, s. 330—337: det åberopade brefvet af spanska konungen är åter-gifvet af Babbos Abana (Hist. jen. de Chile, 5, s. 251).testamente, hvarigenom Ludvigs sonson, den sjuttonårige Filip af Anjou, gjordes till arftagare af hela det spanska väldet. Som bekant måste Ludvig under ett tolfårigt förödande krig med vapen försvara denna succession, som för hans ätt tycktes förebåda en så lysande maktutvidgning.

Den nyskapade politiska situationen medförde emellertid för den franska konungen ej blott förpliktelser utåt; äfven i Spaniens inre förhållanden såg han sig nödsakad att ingripa. Hans sonsons ungdom, den spanska styrelsens djupa förfall, ämbetsmännens depravation och besticklighet gjorde detta ingripande till en nödvändighet, och ända till slutet af år 1709, då de franska vapnens motgångar och Frankrikes finansiella nöd tvungo den gamle konungen att öfvergifva Spaniens sak för att blott söka bereda det egna landet drägliga fredsvillkor, var Ludvig XIV den spanska monarkiens egentlige regent.1

Det faller af sig själf, att det franska inflytandet, som under nämnda tid gjorde sig gällande i politikens så väl som i administrationens minsta detaljer, äfven skulle tagas i anspråk för beredande af fördelar åt Frankrikes handel och sjöfart. Ludvig XIV anbefallde sina ombud i Spanien att ifrigt verka i sådant syfte, på samma gång de skulle vaka öfver att prohibitivsystemet upprätthölls gent emot engelsmän och holländare.2 Dock må man ej föreställa sig, att från spansk sida några eftergifter, som syftade till handelns frigifvande, lämnades godvilligt. Tron på det rådande sj^stemets berättigande och nödvändighet var alltför djupt rotad och enskilda personers intressen af monopolens upprätthållande alltför mäktiga, för att spanska regeringen någonsin skulle kunna förmås att ens till förmån för sin nye bundsförvant formligt upphäfva någon af de stränga förbudslagarna. Men då all den spanska kronans makt ytterst utmynnade i Ludvig XIV:s hand, så funno de spanska ämbetsmännen med sin fördel förenligt eller för egen trygghet rådligast att icke på hans undersåtar alltför strängt tillämpa dessa lagar, hvilkas bokstaf dock alltid stod kvar för att vid lägligt tillfälle göras till redskap för utpressningar och trakasserier. På många sätt har också den franska styrelsen direkt ingripit till den franska handelns fromma, och mer än en spansk ämbetsman torde, såsom den år 1704 utnämnde vicekonungen af Peru, markis de Castell dos Rios, hafva

1 Se: Baudrillabt, Philippe F et la cour de France, T. 1, Paris 1890, s. 80.

2 Recueil des instructions données aux ambassadeurs et ministres de France. XII: Espagne, T. 2, Paris 1899, s. 42, 76, 127ernått sin upphöjelse under det mer eller mindre uttryckliga förbehållet att gynna de franska intressena.1

Hvad som från början förmådde spaniorerna att, om ock mot-sträfvigt, i någon mån lindra förbuden för främlingar att träda i kommunikation med kolonierna, var emellertid icke eftergifven-het för Frankrikes kommersiella fordringar — det var den tvingande nödvändigheten att trygga transporten öfver oceanen af Amerikas silfverskatter. Krigsutbrottet stod nämligen för dörren, och självt förmådde Spanien knappast sätta ett örlogsskepp i sjön samt saknade så väl sjöofficerare och matroser som penningar, hvarför det ena eller andra kunnat anskaffas. Därför var man uteslutande hänvisad till fransk hjälp mot engelsmäns och hollän-dafes på hafven kringsvärmande örlogsflottor och kapare, och denna hjälp erbjöds med största beredvillighet eller kanske

snarare påtvangs det vanmäktiga landet, ty i silfverflottornas rika laster hoppades äfven Frankrikes konung finna medel till krigskostnadernas bestridande.

Redan omedelbart efter Filip V:s tronbestigning öppnades underhandlingar mellan Frankrike och Spanien, hvilka hade till följd att en fransk flotta under befäl af grefve de Châteaurenault år 1701 sändes till Västindien för att konvojera silfverflottan till Europa. Men detta företag fick en sorglig utgång: den 22 oktober 1702 blef så väl denna flotta som den konvojerande eskadern fullkomligt förstörd i Vigos hamn afen förenad engelsk och holländsk örlogsstyrka; förlusten hade varit omätlig, om man ej redan lyckats landsätta och bringa i säkerhet större delen af de ädla metallerna. Efter denna dag vågade sig ej på länge de kungliga galeonerna ut på hafvet, och olyckan i Vigo tjänade den spanska regeringen såsom en måhända ej ovälkommen anledning att mot-

1 Det var han, som till Ludvig XIV öfverlämnat Carl II:s testamente och forst hälsat Filip af Anjou såsom Spaniens konung. Till belöning härför hade han af Ludvig erhållit »de» grâces considérables, qui le dévoient plus attacher à nos intérêts»; han bief nämligen upphöjd till grand af Spanien och gjord till vice-konung i Lima (Dangeau, Journal, T. 12, Paris 1857, s. 388). Man kan antaga, att då han d. 30 juli 1704 tog afsked af konungen för att begifva sig till sitt nya verksamhetsfält (Mém. du m:is de Sourches, T. 9), påminnelser icke uteblifvit angående det sätt, hvarpå han borde afbörda sig sin tacksamhetsskuld. Sedan det emellertid visat sig, att han lika litet motsvarade fransmännens som den spanska styrelsens förväntningar, så var det vid franska hofvet, som underhandlingar fördes om valet af hans efterträdare, alltjämt i syfte att man borde bereda »des facilités pour le commerce de la France» (Journal inédit de J. B. Colbert, m:is de Torcy, Paris 1884, s. 309). Jfr Correspondance de Louis XIV avec M. Amelot publ. par M. le Baron de Gibardot, Vol. 2, Paris 1864. s. 68.sätta sig de upprepade anbuden från fransk sida om konvoj för silfverflottorna.1 Än ifrigare motstånd väckte i Spanien Ludvig XlV:s plan att med en eskader af uteslutande franska fartyg till Västindien öfverföra den nye vicekonungeri af Peru och öfriga ämbetsmän, hvilka skulle ersätta dem, som misstänktes för opålitlighet.2

Afbrottet i den regelbundna förbindelsen med Västindien varade ända till 1708, då den franska amiralen Du Casse lyckligt' hemförde de så ifrigt efterlängtade galeonerna, med en last, som, enligt Saint-Simon, uppgick till 50 millioner i silfver och 10 millioner i varor.3

Ehuru det i främsta rummet gällde att skydda silfverflottorna mot fientliga angrepp under deras färd öfver Atlanten, så fick man därför ej förbise, att faror kunde hota på Stilla hafvet så väl för kolonierna vid dess kuster som för de flottor, hvilka på detta haf hade transporten af den ädla metallen sig anförtrodd. Äfven här var den spanska kronan uteslutande hänvisad till främmande hjälp, ty om n^ligt voro försvarsanstalterna där ännu uslare än på den atlantiska sidan. Rykten om att man i England utrustade kapareexpeditioner till dessa farvatten, nådde också snart Spanien, och under intrycket häraf samt till följd af påverkan från fransk sida förmåddes den spanska regeringen till medgifvanden, som den förut envist förvägrat alla främmande sjöfarande på Stilla hafvet. Redan den 11 jan. 1701 utfärdade »la

1 Ett sådant förslag afvisades år 1704 nf det indiska rådet (Baudrillabt, anf. arb. 's. 189); äfven följande år omintetgjordes en ifrågasatt fransk konvoj-expedition genom svårigheter från samma håll, där motsträfvigheten gick så långt, att den utsedde ledaren af nämnda expedition, M. Du Casse, fann sig föranledd att förtrytsamt utbrista: »Il y a longtemps que je connais qu'ils exposeraient les Indes à tomber entre les mains des ennemis, plutôt que de recourir aux remèdeà qu’y peuvent apporter les français» (bref till Pontchartrain d. 1 maj 1705, cit. af Robert du Casse, L'amiral Du Casse, Paris 1876, s. *299).

2 Den förnämsta anledningen till motståndet antogs vara spaniorernas ovilja att lägga i dagen de svåra bristerna i de amerikanska koloniernas administration; se bref från Ludvig XIV till Amelot d. 31 maj 1705 (Corresp. de Louis XIV avec M. Amelot son ambassadeur en Espagne 1705—1709, publ. par M. le Baron de Girardot, Vol. 1, Paris 1864, s. 51).

3 Enstaka spanska galeoner hade dess förinnan lyckats uppnå europeiska hamnar: en sådan anlände i mars 1707 till Brest, medförande från Mexicos vicekonung 1,300,000 piaster till konungen af Spanien, som af detta belopp åt sin farfader afstod en million (écusV), »faible rémunération de toutes les dépences qu'il faisait pour son petit-

fils» (Baudrillart, anf. arb. s. 287: Mém. du m:is de Sourches, T. 10, Paris 1890, s. 267 : Correspondance des controleurs généraux des finances, T. 2, Paris 1883. s. 386, n:o 1202).junta gobernadora», som under presidium af änkedrottningen förestod Spaniens styrelse, innan Filip V hunnit taga densamma i besittning, en »Real cédula», i hvilken förklarades, att franska fartyg skulle tillåtas att inlöpa i de amerikanska hamnarna för att mot betalning förse sig med lifsmedel och skeppsförnödenheter samt att de där skulle äga påräkna skydd mot angrepp af öfver-lägsna fientliga flottor.1

Då emellertid den sålunda gifna tillåtelsen icke innebar något medgifvande för franska fartyg att införa handelsvaror i de spanska kolonierna, så försattes kolonialmyndigheterna i ett svårt bryderi, som de utan framgång sökte undanrödja genom begäran om närmare förhållningsorder från regeringen i moderlandet. Omedelbart efter mottagandet af den kungliga befallningen framhöll generalkaptenen i Chile, don Francisco Ibanez, i bref till konungen d. 2 maj 1702, att med det gifna tillståndet det vore nästan omöjligt att förhindra de franska fartygen att drifva handel, *ty>, säger han, »då vi hafva att förse dem med lifsmedel och öfriga förnödenheter för skeppens reparation, så finnes intet annat betalningsmedel än varor, enär hvarken silfver eller guld exporteras till dessa länder, ej heller är det franska myntet här gångbart, om det till äfventyrs skulle hitföras.» Härtill hade regeringen i Madrid, påverkad af fruktan för fienden och af undseende för de franska anspråken, intet annat svar att gifva, än att till-låtelsen att anlöpa hamnarna ej kunde återtagas, och att det lagstadgade handelsförbudet med all makt borde upprätthållas.2

Uppenbarligen hade de svårigheter, som tillskapades af dessa hvarandra motsägande befallningar, varit lätta att lösa, om de i Söderhafvets hamnar väntade fartygen varit egentliga örlogsskepp, men säkerligen har man å fransk sida ej från början haft för afsikt att till dessa trakters försvar utsända någon kunglig eskader,

1 Se Diego Barkos Arana, Hist. jen. de Chile. T. 5, Santiago 1885, s. 480. — Den anförda Cédulan var antagligen den första frakten af de underhandlingar, som i Spanien bedrefvos af Jean Du Casse, och hvilkas viktigaste resultat var af-»lutandet af det s. k. »Asientofördraget» d. 27 aug. 1701, hvarigenom åt det franska Guinea-kompaniet förlänades den uteslutande rätten att i Amerika införa neger-slafvar (du Casse, anf. arb. s. 242 o. 24b). I 11 § af sistnämnda fördrag erhöll kompaniet rättighet att för transporten af negrer från Panama till Peru bygga och underhålla tvenne fartyg på Stilla oceanen; handeln skulle dock vara strängt begränsad till slafvar och de varor, som för dem gåfvos i utbyte: se fördragets ordalydelse hos Alejandro del Cantillo, Tratados de paz y de comercio, Madrid 1843, s. 35—43. Jag har ej funnit någon antydan om att kompaniet gjort bruk af privilegiet i denna del. f

* Real cédnla d. 26 april 1703; se: Barros Arana, anf. arb. 5, s. 481.lika litet som man torde haft anledning befara att i dessa aflägsna farvatten möta någon fientlig makts örlogsmän. Det var från främmande kapare, som faran hotade, och till skydd mot sådana låg det närmast till hands att anlita samma, för tidens sjökrigföring karakteristiska medel. Men då kapareskeppen i allmänhet ägdes och utrustades af enskilda, var det i dessas intresse att söka bereda sig vinst så väl genom kaperi på fiendens bekostnad som genom fredlig bandel med egna landsmän och främmande bundsförvanter. De spanska myndigheternas farhågor, att de franska expeditionerna till de amerikanska koloniernas försvar delvis voro en förevändning för öppnande af en oloflig handel med dessa, hade således fullt berättigande.

*

*

*

I inledningen till detta arbete är redan framhållet, att det ej varit mig möjligt att närmare bestämma den tidpunkt, då den franska sjöförbindelsen med Söderhafvet tog sin början. Visst är däremot, att de första af dessa sjöfärder, liksom de vida talrikaste af de senare, utgingo från staden Saint Malo, på den tiden hemvist för Frankrikes företagsammaste redare, djärfvaste kapare och erfarnaste sjömän. Aret 1703 har från, såsom dçt synes, tillförlitligt håll1 uppgifvits såsom tidpunkten i fråga, men antagligt är, att redan tidigare2 fartyg utsändts från

Saint Malo till Söderhafvet.

Om de första resorna hafva de för mig tillgängliga under-rättelserna varit högst fragmentariska och ovissa. Ar 1713 öppnades mot en köpman i Saint Malo, M. Bourdas, en rättslig aktion för brott mot de kungliga sjöfartsförordningarna. Bland de anklagelser, som då mot honom framställdes och som föranledde, att han året därpå blef insatt i Bastiljen — vi skola längre fram återkommo härtill — förekom, att han, tvärt emot honom med-deladt förbud, sändt ett fartyg till Söderhafvet, att han låtit

1 Bénard de la Harpe, Mémoire pour la France servant à la découverte des Terres Australes, cinquième partie du monde, Rennes 1754. I denna sällsynta skrift, hvaraf tvä exemplar förvaras i Dépôt de la marine, omtalar författaren, som angifver sig såsom bördig från Saint Malo, >des voyages faits à la mer dn Sud, en interlopes, par les Malouins, au nombre de 92 vaisseaux, depuis 1703 jusqu’en 1720, lesquels ont rapporté plus de 400 millions de livres, dans un tems critique, pour le compte des négocians du royaume et des pays étrangers».

* Att den 2 maj 1702 ännu intet franskt skepp försports vid Chiles kuster, framgår af presidenten Ibanez' ofvan åberopade bref till spanska konungen.detta fartyg vid dess återkomst 1703 anlöpa Lissabon, i st. f. att, såsom det varit hans skyldighet, föra dess last till Frankrike, samt att han nämnda år, möjligen själf, företagit ytterligare en oloflig resa till samma trakter. Till följd af handlingarnas ofullständiga skick1 — vi sakna bl. a. den anklagades svar på beskyllningarna — är det ej möjligt att utreda, huru det förhållit sig med de ifrågavarande sydhafsfärderna, men uppenbart är, att ett fartyg, som återkommit till Europa 1703, måste hafva anträdt sin resa senast föregående år. Också förmäla andra källor, att före april 1703 »flera fartyg från Saint Malo af seglat till Söder-hafvet och att före augusti samma år icke mindre än tre därifrån återkommit».2

Af större intresse än tidsbestämmelsen är att söka fastställa hvarför dessa handelsföretag voro af den franska regeringen förbjudna.

Utan farhåga för misstag kunna vi som anledning härtill an-gifva den ställning de intogo till de privilegierade handelskompanierna. Helt säkert var det nämligen utan dessas begifvande, antagligen mot deras bestämda protest, som redarne i Saint Malo började sända sina skepp till Söderhafvets kuster. Visserligen hade, såsom ofvan anförts, det ostindiska kompaniet aldrig gjort bruk af sitt monopol i denna del af världen, och Sydhafskorapaniet, som där inträdt i dess rättigheter, hade inom kort inställt sin

1 De här anförda anklagelsepunkterna förekomma alla i bref från marinministern Pontchabtrain till polischefen d’Argenson, offentliggjorda i Archives de la Bastille, publ. par Fb. Ravaisson. T. 13, Paris 1882, s. 142, 143, 145. — I)å ordalydelsen kan gifva rnm för något olika tolkningar, torde det vara skal att bär återgifva densamma: Pontcbartrain skrifver:

Den 19 sept. 1714: »Vons Ini (Bonrdas) reprocherez en même temps sa dés-

obéissance aux ordres de S. M., et l’avertirez qu’elle se souvient encore des vaisseaux qu'il envoya à Lisbonne en 1701, venant de la mer du Sud, au lieu de les faire revenir en France avec les matières et espèces dont ils étaient chargés; il est bon même que vous lui demandiez les raisons qu’il eut pour prendre ce parti.»

D. 10 okt. 1714: »Vous prendrez la peine de lui demander sur quel vaisseau

il passa à la mer du Sud en l'année 1703, s’il en était le capitaine, s’il avait permission du Roi, et où il fit son retour.»

D. 14 nov. 1714: »J’ai fait vérifier ce qui s'est passé en 1703. au sujet du vaisseau que Bourdas envoya à Lisbonne, vous verrez par les copies de lettres ci-jointes que ce négociant fit encore passer ce vaisseau à la mer du Sud contre les défenses qu'il en avait reçues, et que toute sa conduite est un tissu de contraventions fort punissables.»

Årtalet 1701 i det första brefutdraget är uppenbarligen endast i det fall riktigt, att det kan hänföras till fartygets afgång från Frankrike. s Corresp. des contrôleurs gén. T. 2, n:os 450 not och 770.verksamhet, men anspråken voro därför icke döda, utan drogos fram, när man fann, att andra kunde hämta nytta af förmåner, som man själf

låtit ligga obrukade. I statssekreteraren för marinärenden, grefve de Pontchartrain, hade också kompanierna funnit en mäktig försvarare af sina privilegier; redan i slutet af 1701 hade han mött en begäran om tillstånd till sjöfart på Söderhafvet med bestämdt förbud, och förnyade ansökningar af samma slag hade han besvarat med förklaringen, att konungen aldrig skulle tillåta eller ens tolerera dylika expeditioner. En annan uppfattning hade visserligen finansministern, M. de Chamillart, men redames vädjan till hans inflytande för ernående af åtminstone ett tyst medgifvande af den förbjudna handeln, framkallade till en början endast halfva löften om understöd.1 Då till följd af antydda förhållanden sydhafstrafiken i sin början, så väl som under en senare period af sin tillvaro, äfven i Frankrike betraktades som kontraband, så är det ej att undra på, att dess historia i åtskilliga delar är insvept i ett dunkel, som äfven en vidsträcktare tillgång till källorna näppeligen torde förmå att fullständigt skingra.

Vare sig därför att de första sydhafsfararne af försiktighet underläto att vid hemkomsten införa sina rika laster i franska hamnar, eller af andra anledningar, som jag icke känner, ledde till en början de ofvannämnda förbuden icke till någon straffpåföljd för dem, som öfverträdt desamma. Uppmuntrade häraf och stödjande sig på finansministerns ändtligen utverkade protektion, skyndade redame i Saint Malo att utsända nya fartyg för att taga del i den vinstgif vande sy dh af shandeln.

Om den expedition, som i augusti 1703 afgick från nämnda stad, äro de tillgängliga underrättelserna tämligen fullständiga. Den reseberättelse, som innehålles i ett uti Dépot de la marine förvaradt fragment af en journal,2 har jag nämligen kunnat komplettera dels från andra franska,3 dels från en spansk källa.4 5 Expeditionen bestod af tre fartyg, »le Joseph», »le Saint-Esprit»

1 Bref frän M. Des Caseaux du Hallat, köpman i Nantes, d. 30 april 1703 (Corresp. des contrôleurs gén. 2, n:o 450).

4 Extrait d’un journal pour servir aux voyages du Pérou depuis les 16° 1& S. jusqu’au 6(f de la même latt. (mscr).

3 Bref från hufvndredaren, M. de la Lande-Magon i Saint Malo, till H. de Chamillart, d. 15 mars och 24 maj 1705 (Corresp. des contrôleurs gén. 2, n:os 770 o. 811).

4 Bref från oidoren don Diego de Zuniga y Tovar till spanska konnngen d.

5 okt. 1704 (Barros Arana, Hist. jen. de Chile, 5, s. 483).och »le Baron de Breteuil»; befälhafvare på det sistnämnda, som synes ha varit amiralskeppet,1 * var M. Desaunais Bécard; de båda andra kaptenerna hette Denermont och Porée, af hvilka den senare deltog i flera följande sydhafsfärder och förvärfvade sig anseende som en af Saint Malos dugligaste sjömän.

Enligt den ofvannämnda journalen befann sig expeditionen den 16 no v. 1703 i Atlanten på 18° 6' s. lat. och 28° 20' v. long. fr. Paris.* Tvä dagar senare upptäckte man land; på eskadern rådde meningsskiljaktighet, huruvida detta var Ascension, en ö som dåtidens sjökort förläde vid ungefär 20° s. lat.,3 eller den lilla, nu till Brasilien räknade vulkanön Trinidad. Man begagnade för denna del af färden en seglingsanvisning af den portugisiske piloten Aleixo da Motta, som vi återfinna i Thevenots bekanta samling af resebeskrifningar,4 och som här förmanar seglaren till försiktighet, emedan de båda öarnas läge i förhållande till hvarandra ej vore med visshet bekant. Den 27 dec. angjordes Kap Yirgenes vid Magellansundets mynning, och de fem därpå följande veckorna tillbragtes under ett misslyckadt försök att genomtränga nämnda sund. Man hade hunnit ett stycke väster om Port Galan, då befälhafvarne i hållet skeppsråd d. 31 jan. beslöto att vända om för att taga vägen genom Le-Maire-sundet och rundt Kap Horn. Den kortfattade journalen slutar den 15 febr. 1704 med anteckningen, att man uppnått 60° 2' s. lat. och 83° 58' v. long., en position ej obetydligt längre åt söder och väster än den, som nutida seglare vanligen uppnå under dubleringen af Amerikas sydspets.

Till den chilenska staden Concepcion anlände eskadern den 3 maj 1704. I den ofvan citerade spanska källa, hvarur denna uppgift är hämtad, finna vi en karakteristisk beskrifning af det mottagande, som de franska bundsförvanterna fingo röna i de länder, hvilka de fått till uppgift att skydda — och äfven att kommersiellt

exploatera.

1 Det hade sitt namn efter en vid Ludvig XIV:s hof ganska bekant personlighet; han var vid ifr&gavarande tid introduktör för främmande sändebud. Om honom se: Saint-Simon, Mémoires, éd. A. de Boislisle, T. 6, Paris 1888, s. 37 —42.

* Longituden räknades af denna tids franska sjöfarande vanligen från Tenerife; den är i detta arbete öfverallt reducerad till Parislongitud. Gifvetvis äro ortbe-stämningama, särskildt longituden, endast tillnärmelsevis riktiga.

3 Den existerar oj i verkligheten och är ej att förblanda med den nordligare och längre mot öster belägna ön af samma namn, hvilken, tidigt af betydelse såsom hvilopnnkt för ostindiefarare, i våra dagar är en engelsk besittning.

4 Routier pour la navigation des Indes Orientales (Relations de divers voyages eurieux, P. 1, Paris 1666).För att öfvervaka, att ej de nya, åt fransmännen beviljade förmånerna skalle gifva anledning till missbruk, hade den spanska regeringen förordnat, att i Concepcion, den hamn som först plägade anlöpas af sjöfarande från Europa, en ämbetsman skulle beklädas med utomordentlig myndighet såsom »corregidor». Den förste innehafvaren af denna befattning, don Diego de Zuniga y Tovar, redogör på följande sätt för sina åtgärder med anledning af de franska fartygens ankomst:

»Till behörig åtlydnad af E. M:s upprepade förbud mot handel med de främmande fartyg, som anlända till dessa hamnar, äfven-som med de spanska, hvilka icke innehafva af E. M. utfärdade tillståndsbevis. lät jag genast meddela befälhafvarne på sagda fartyg, att de icke skulle understå sig att försälja någonting, äfvensom att de skulle underrätta mig om hvad de behöfde af lifsmedel och annat, på det att deras behof genast måtte kunna tillfredsställas. Likaledes utfärdade jag ett högtidligt påbud i denna stad, att ingen af E. M:s undersåtar vid strängt straff finge köpa något af eller sälja något till sagda fransmän; dessutom lät jag på hafsstranden utsätta enskilda vakter och anordna patruller för att öfvervaka att nämnda påbud punktligt iakttoges. Oaktadt dessa försiktighetsmått fick jag kännedom om, att de vid två tillfällen införde hit i staden af sina på fartygen medhafda handelsvaror. Jag begaf mig därför midt i natten personligen till stranden, hvarest de ämnade införa varorna, och vid första tillfället tog jag i beslag 174 qvintaler järn, 9 varas linneväf och 3 dussin knifvar; vid andra tillfället sekvesterade jag 1,430 varas linneväf, 88 skålpund vax och 9 ris papper, hvilket allt jag förklarade förbrutet och inlade i den kungliga skattkammaren (caxa) härstädes, för att af de kungliga ämbetsmännen försäljas på offentlig auktion för E. M:s räkning, såsom ock skedde, och inbringade denna försäljning 8,286 pesos. Då fransmännen funno, att man noga öfvervakade iakttagandet af E. M:s befallningar, gingo de genast till segels och begåfvo sig till olika hamnar i Peru, hvarest de utan tvifvel sålde allt hvad de medförde på sina fartyg.»

Det framgår häraf, att corregidoren tillhörde de ärliga ämbetsmännen, söm allvarligt bemödade sig att göra sin konungs bud åtlydda, men i detta afseende var han ett sällsynt, måhända enastående undantag.1 Då enligt hans öfvertygelse alla främ-

1 Den ofvannämnda försäljningssumman för de sekvesterade varorna hade, redan då den redovisades af generalkaptenen Ibaiiez, hopsmält till 2,000 pesos (Barros Abana, anf. arb. 5, s. 483).lingar borda helt och hållet utestängas från Söderhafvet, så framlade han öppet i ofvan citerade bref sina invändningar mot de åt fransmännen beviljade förmånerna. Däraf skulle enligt hans förmenande följa, att den spanska kronans tullinkomster skulle förminskas, att handeln med galeonerna blefve ruinerad, att främlingarna skulle i Europa sprida kunskap om att de sydamerikanska hamnstäderna vore illa försvarade och därför lätt kunde öfver-rumplas och plundras, och slutligen att fara skulle uppstå för den romersk-katolska religionens renhet genom införande af kätteri, särskildt bland de lättrogna och okunniga infödingarna, ty med de franska fartygen följde många »luterska och kalvinistiska holländare». Med icke ringa tillfredsställelse berättar corregidoren, att han lyckats uppspana två sådana, som rymt från fransmännen, »och sedan jag blottat en sådan öfverhängande fara», tillägger han, »remitterade jag dem genast till ett kollegium af jesuitfäder för att erhålla religionsundervisning, ehuru med ringa hopp att de skulle afsvärja sina irrläror».

Men det var långt ifrån, att dylika åsikter voro allmänna hos koloniemas styresmän; dessa funno snart, att den franska handeln, just till följd af förbuden, kunde användas till den mest inbringande inkomstkälla. Frestelsen att se genom fingrarna med smuggleriet blef äfven af den anledningen oemotståndlig, att till följd af afbrotten i den regelbundna galeon trafik en en tryckande brist på europeiska varor uppstått i Peru och än mer i det af-lägsnare Chile. Självfva den högste styresmannen i dessa länder, vicekonungen conde de Monclova, fann sig häraf nödsakad att trotsa förbuden och tillåta de franska fartygen att drifva handel mot er läggande, i tull, af 5 % å de införda varornas värde. I sådan afgift skall ensamt ett af skeppen, »le Joseph», hafva betalat

53,000 piaster, men detta berodde därpå, att det afsatte sina varor omedelbart under vicekonungens ögon i Callao, då däremot de båda öfriga skeppen, som uppsökt mera undangömda handelsplatser, sluppo undan med väsentligt lindrigare kostnad.

Den 22 sept. 1704 anträdde eskadern hemvägen från Callao. Från de spanska myndigheternas sida ansågo sig fransmännen hafva rönt all möjlig uppmuntran — beslaget i Concepcion var för obetydligt att tagas med i räkningen — men i hemlandet väntade dem ett mottagande, som lätteligen kunnat tillintetgöra hela vinsten på företaget.

Innan jag ingår härpå, vill jag redogöra för hvad som är kändt angående ett par andra samtida färder till Söderhafvet, helst som de bekanta data, hämtade ur ett engelskt arbete, ej

Ymer. /.?. 4utesluta möjligheten, att några af uppgifterna snarare hänföra sig till de fartyg, hvilkas färder senast skildrats.

Det är förut påpekadt, att den spanska regeringen redan före successionskrigets utbrott i slutet af år 1701 funnit anledning att befara angrepp af fientliga kapare på kolonierna vid Stilla hafvet. Ett sådant kom väl ej omedelbart efter krigsförklaringen till stånd, men utsändandet af de franska fartygen till dessa farvatten har antagligen utgjort en bidragande orsak till, att man i England ej dröjde länge med att sätta anfallsplanen i verket.1 Den 11 september 1703 afseglade från England en kapareexpedition, bestående af tvenne fartyg: det ena, »Saint George», med 26 kanoner och 120 mans besättning, stod under befäl af den bekante William Dampier, det andra, »Cinque-Ports», med 16 kanoner och 63 man, fördes af Charles Pickering. Manskapet bestod af sam-manrafsadt folk, och det sätt, hvarpå man ordnat besättningens aflöning — den utgjorde endast andel i de tagna priserna — lade grund till tvedräkt och myteri, som småningom upplöste denna föga lyckosamma expedition. Efter att hafva passerat Kap Hora anlöpte de båda fartygen Juan Fernandez för att proviantera medelst jakt på de där i mängd förekommande förvildade getterna, som spaniorerna, för att beröfva flibustiererna en existensmöjlighet, förgäfves sökt utrota genom att på ön landsätta glupska hundar. Medan man låg här, upptäcktes helt oförberedt, d. 29 febr. 1704,* * * * 8 ett segel; de båda fartygen gjordes klara i sådan hast, att fem män och åtskilliga skeppsförnödenheter blefvo kvar-lämnade, och båtarna, som man ej hann taga ombord, gingo förlorade på öppna sjön. Den främmande seglaren jagades och upp-hanns vid soluppgången nästa dag. Den befanns vara ett franskt skepp om fyra hundra tons, med 30 kanoner och talrik bemanning. I sju timmar varade striden, engelsmännen fingo nio man döda och åtskilliga sårade, men då en bris sprang upp, begagnade sig fransmannen däraf för att undkomma, och Dampier, som under striden illa understödts af det andra fartyget — efter den förste befälhafvarens död fördt af kapten Stradling — ansåg icke råd-ligt att förfölja. I stället skulle man återvända till Juan Fernandez för att hämta det, som där kvarlämnats. Då ön den 3

1 >We had commissions from H. R. Highness the Lord High Admiral to pro-

ceed in a warlike manner against the French and Spaniards» (W. Funnbll, A

voyage round the world, being an account of Capt. William Dampier's expedi-

tion into the South Seas, Lond. 1729, s. 2).

8 De engelska tidsuppgifterna äro efter gamla stilen, hvarför de, för att blifva jämförbara med de franska och spanska, böra ökas med 11 dagar.mars redan var i sikte, möttes två stora franska skepp, hvardera förande omkring 36 kanoner, och med dessa vågade ej engelsmän* nen mäta sina krafter; de måste lämna sina

kvarvarande kamrater och tillhörigheter i sticket och styra till kusten af fastlandet.1 * Nu lade man sig utanför Callao för att passa på de fartyg, som voro destinerade till denna, Perus betydligaste hamn. Den 22 mars sågos två segel på ingående; det större hefanns vara samma franska fartyg, med hvilket man förut varit i strid, jakt anställ* des å nyo därpå, och engelsmännen brunno af begär att under gynnsammare omständigheter upptaga kampen, men i sista stund tvekade deras kapten, och prisen gick dem å nyo ur händerna *

Bättre lycka hade de sedan vid möten med spanska fartyg, men vi sakna här anledning att följa expeditionens vidare öden, tills den upplöstes i många mindre partier och snöpligt slutade med Dampiers fångenskap i Ostindien och Stradlings i Peru.

Hvilka de franska fartyg varit, hvarmed engelsmännen sammanträffade i februari och mars 1704, är icke bekant, men att utom den ofvannämnda eskadern af tre fartyg äfven andra samtidigt uppehållit sig i de sydamerikanska farvattnen bekräftas af uppgiften, att vid nämnda eskaders affärd från Peru där be-funno sig ytterligare fyra fartyg,3 hvilka snart hemväntades med ännu rikare laster än dem eskadern hemförde.

Redan innan denna eskader den 18 maj 1705 inlöpte i Auray vid Port Louis, hade dess redare, M. de la Lande-Magon, hos finansministern på det bevekligaste anhållit om skydd mot befarade efterräkningar. Han hade nämligen, förlitande sig på af denne gifna löften, sändt en fregatt de hemvändande till mötes för att beordra dem att inlöpa i närmaste franska hamn -- ej i Genua, såsom vid afresan varit hestämdt — men nu hade han fått misstankar om, att det gamla sydhafskompaniet börjat röra på sig för att göra sina företrädesrättigheter gällande. Dess anspråk bemötte han med den välgrundade invändningen, att då kompaniet icke längre existerade, så vore också dess rätt för-

1 Funkell, anf. st. s. 25—27.

* Funnell, s. 30—31.

a Sannolikast synes, att dessa fyra voro dels de tv& Bkepp, med hvilka Dam-pier sammanstötte d. 29 febr. och d. 22 mars, dels de båda nedannämnda »le Saint Charles» och »le Mnrinet». samt att de två fartyg, för hvilka engelsmännen flydde d. 3 mars, tillhörde M. Desaunais Bécards eskader; en af anledningarna, hvarför vicekonnngen gynnat den sistnämnda, sades hafva varit de tjänster dess befälhaf-vare bevisat genom att jaga engelska kapare; »ponr cet effet, il lenr avoit donné des commissions en guerre» (Corresp. des contr. gén. 2, n:o 770).verkad, och anförde i öfrigt bland andra skäl till sin förmån den stora nytta, som sydhafsfärderna beredde staten genom att skaffa afsättning för en mängd manufakturvaror och i stället införa silfver,1 hvilket han beredvilligt erbjöd sig att låta föra till myntverken för utmyntning; framför allt borde konungen förberedas på saken, innan motsatta inflytelser hunnit göra sig gällande — om det ej redan vore för sent. Hvad som sålunda befarades hade emellertid redan inträffat: till förmån för det »chimeriska Sydhafs-kompaniet» lät Pontchartrain strax efter ankomsten belägga den till ett värde af 7 millioner livrés uppskattade lasten med kvarstad, hvilket gaf redaren anledning att under bittra klagomål uttala sin förundran öfver att man skulle blifva bättre bemött af spaniorerna i Peru än af landsmännen hemma, och att det skulle anses såsom ett brott att i en äfventyrlig krigstid införa betydande rikedomar i landet. Efter en långvarig skriftväxling2 * drogs saken inför den kungliga konseljen, där Pontchartrain ifrigt förfäktade kompaniets rätt, under det att fartygsredarnes lika ifrigt försvarades af Chamillart.8 Segern stannade på den senares sida, och i slutet af juni 1705 kunde han meddela sina klienter den efterlängtade tillåtelsen att under iakttagande af vissa formaliteter och med villkor att ej företaga något, som kunde föranleda klagomål från spansk sida, fritt reda på Söderhafvet.

Faran af dylika konflikter med de privilegierade handelskompanierna var emellertid alltför uppenbar, för att ej de enskilda köpmännen redan före ifrågavarande tid skulle hafva sökt att på öfverenskommelsens väg undanrödja densamma, och troligen hafva kompanierna, hvilkas undergräfda affärsställning ej medgaf dem att själfva taga del i handeln, snart befunnits villiga att mot ersättning afstå från en del af sina privilegier. Jag har ej kunnat finna när dylika öfverenskommelser först ingingos, men då det anföres, att en sådan afslutats med en M. Danican,4 * * * är det

1 »N'y ayant rien de pins utile & l'état que d'y apporter bien de l'argent», tillägges det i full öfverensstämmelse med merkantilismens läror.

* Data, ntan referat af innehållet, anföras i Corresp. des contrôleurs gén., T. 2, n:o 811 not.

s Mém. du m:is de Sourches, T. 9, s. 255.

4 »Quelque division entre les associés [de la compagnie de la Chine] les empêcha

de profiter de l'union qu'ils avoient faite avec une compagnie de Saint Malo, formée

par le célèbre Lépine-Danican» (Dict. de commerce de l'Encyclopédie méthodique,

T. 1, Paris 1783, s. 042; jfr Bonnassieux, anf. arb. s. 342). Åtminstone före slutet

af 1706 innehade Danican och andra redare »permission d'envoyer en Chine et ailleurs, en payant nne indemnité à la compagnie de la mer dn Sud et en lai assu-antagligt, att densamma föregått den nya expedition, livarom nu skall talas, ty denna var utrustad af den nämnde, vid ifrågavarande tid mäktigaste redaren i Saint Malo. I hvarje fall har hans handelsföretag ej inledts utan offentligt bemyndigande, ty expeditionen var öppet destinerad icke blott till Peru, hvilket var Sydhafs-koropaniet förbehållet, utan äfven via Söderhafvet till Kina, hvilket var uttryckligen förbjudet för detta kompani, enär det gjorde intrång i det kinesiska kompaniets privilegier.

Expeditionen bestod af tvenne fartyg, »le Saint Charles», fördt af M. Du Coudray-Perée, och »le Murinet», fördt af M. Fouquet. Med det förstnämnda följde såsom passagerare fyra jesuitfäder, J. A. X. Nyel, de Brasle, de Rives och Hebrard, hvilka på denna under rådande krig enligt deras förmening tryggare väg ämnade begifva sig till sin ordens då blomstrande missioner i Kina. Det är en skrifvelse från pater Nyel, daterad Lima d. 20 maj 1705 och intagen i den bekanta samlingen af jesuitmissionärernas bref från alla delar af världen,* 1 som vi hafva att tacka för något utförligare underrättelser om denna färd.

De båda fartygen lättade ankar i Saint Malo d. 26 dec. 1703 och satte kurs på Magellans sund, men här hade de icke hunnit långt (Baye Grégoire strax innanför de s. k. First Narrows), innan de träffades af så många föregångares olycksöde: en svår stormby slet deras förtöjningar och beröfvade dem tvenne ankare, utan hvilka man ej ansåg rådligt att fortsätta genom de svåra passagerna, som nödvändiggjorde ankring hvarje natt. Den 11 april 1704 vände man alltså om och tog vägen genom Le-Maire-sundet och rundt Kap Horn. I Chile och Peru besöktes(städerna Concepcion, Arica och Ho samt, efter fem månaders uppehåll i de båda senare, Pisco. Härifrån begåfvo sig jesuiterna på besök till sina ordensbröder i Lima och fingo efter ytterligare några månaders väntan underrättelse från de båda sjökaptenerna, hvilka under tiden anländt till Callao, att dessa icke sågo sig i stånd att företaga en så lång resa som till Kina, utan ämnade återvända till Frankrike. Missionärerna måste då, utom pater de Rives, som af hälsoskäl tvangs att åtfölja fartygen, från Peru begifva sig till Mexico och med

rant nn intérêt dans leurs expéditions» {Corresp. des contrôleurs gin. T. 2, n:o 975 not). Rättigheten till handel pä Ostindien förvärfvade köpmännen i Saint Malo är 1707 frän »la compagnie des Indes orientales» mot en afgift af 15 % pä värdet af hemförda varor, hvilken öfverenskommelse förnyades är 1716 mot nedsättning af nämnda afgift till 10 % (Morellet, Mém. sur la situation actuelle de la comp. des Indes, Paris 1769, s. 20).

1 Lettres édifiantes et curieuses, 7. Recueil, Paris 1707, s. 41 ff.galeonen från Acapulco till Manila uppsöka sitt aflägsna mål. Fartygen återvände rundt Kap Horn och upptäckte på hemvägen några öar, hvilka de efter sin redare kallade Hes Danican.1 Redaren åtnjöt också den äran att med anledning af den lyckligt fullbordade resan upphöjas till »chevalier de l'ordre de Saint-Michel» — bästa beviset för att hans företag skedde med veder-börandes goda minne.

Angående öfriga samtida eller under den närmast följande tiden från Frankrike utgångna sydhafsfärder har jag funnit endast spridda notiser, ehuru allt antyder, att denna trafik hastigt utvecklade sig till betydande omfattning. Sålunda omtalas, att i juli 1704 ett fartyg, »le Jacques» från Saint Malo, kapten Harinton, befunnit sig vid Baye Grégoire i Magelians sund,2 antagligen på väg till Peru. I december påföljande år anlöpte fyra fartyg, troligen på hemfärd från Söderhafvet till hemorten Saint Malo, den då obebodda ön Fernando Noronha utanför Brasiliens

kust för att där förse sig med friskt vatten, hvaraf behofvet måtte ha varit synnerligen trängande, då flottiljen under upprepade landnings-försök tillbragte ej mindre än 15 dagar vid detta svårtillgängliga förfriskningsställe; äfven om en annan sydhafsfarare, M. Desaugers, finnes ingen annan notis bevarad än att han i juni 1706 intagit vatten vid samma ö. Till tiden före år 1706 hafva vi också att förlägga utsändandet af skeppet »le Philippe Quint», kapten de Beaubriand, som på bortvägen öfver Atlanten valt en för långt östlig kurs och till följd däraf förliste någorstädes på Guineakusten.3

1 Se: Lettres édifiantes, 7 Rec. 8. XVI: Fbezieb, Reí. du voy age de la mer du Sud, s. 264. »Isles d’Anican» förläggas af Frezier pä hans karta öfver Hagelians sund (se facsimilet på s. 66 här nedan) strax sydost om Falklandsöarna, hvilka af honom kallas »Isles Nonvelles». De förekomma äfven på många andra samtida kartor, såsom van Keulens, G. Delisle’s m. fl., utan att man däraf kan närmare slnta till deras rätta läge. På Antonio de Cobdova’s karta (Relación del ultimo viage al estrecho de Magallanes, Madrid 1788) äro »Islas de Anican» förlagda till södra mynningen af Falklandsnndet, ungefär motsvarande de nuvarande George, Speedwell och Reed Islands. Hvad Louis de Fbeycinet (Voyage autour du monde, Atlas hist. Paris 1825, pl. 108) betecknar med namnet »lies Anican» är däremot de yttersta nddarna af hnfvudöns, East Falklands, sydöstra kust. Rätteligen tillkommer namnet de där utanför belägna öar, som nu kallas Sea Lion Islands.

* Fbezieb, Relation, s. 78.

3 De sist anförda notiserna äro hämtade nr M. de Boisi.obé’s handskrifna journal i Dépót de la marine.FJÄRDE KAPITLET.

Den franska sydhafshandelns uppsving.

Protester däremot från spansk sida. — Amiral Da Casse i Spanien. — Nya franska sydhafsfärder ntrnstas i Saint Malo. — Rederiföretag i Nantes. — M. de la Vernnne’s expédition 1706. — Dess betydelse i nautiskt hänseende. — Besök vid Falklandsöarna. — öfversikt af dessa öars npptäcktshistoria. — M. de la Veranne i Chile och Pera. — Konflikter med de spanska ämbetsmännen. — Plan att fortsätta färden till Kina måste öfvergifvas. — M. André Hebert, envoyé dn roi, öfverför order till expeditionen. — Skeppet le Saint Louis’ resa till Ostindien. — Dess betydelse såsom den första kända färd från Kap Horn till Godahoppsudden. — Den öfriga eskaderns hemfärd. — Diskussion af Kap Horns geografiska position. — Besök vid Fernando Noronha. — Den kungliga fregatten 1’Aurore öfverför depescher till Lima 1707. — Amiral Du Casse anländer med galeonflottan till Spanien 1708.

Den gynnsamma utgången af tvisten med Handelskompanierna gaf ett nytt uppsving åt sydbafshandeln. Redame i Saint Malo började genast efter det faran för konfiskation blifvit aflägsnad, att utrusta nya fartyg till köpmansfärd på Stilla oceanen. Men det dröjde ej länge, innan ett nytt, lika hotande hinder reste sig mot deras företag.

I Spanien hade man alltid med oblida ögon sett de lagbrott, som under hvarjehanda förevändningar bedrefvos i kolonierna, men hittills hade man nöjt sig med måhända ej så allvarligt menade protester och med försök att förmå ämbetsmännen att kraftigare öfvervaka lagarnas efterlefnad. En »Real cédula» af den 11 mars 17041 hade sålunda förnyat förbudet mot sjöfart på Söderhafvet för så väl egna som andra makters undersåtar, hade påbjudit konfiskation af skepp och laster i de hamnar, som först anlöptes, och föreskrifvit, att kaptener och besättningar där skulle fängslas och lagföras, men i fråga om spaniorer och fransmän hade man dock funnit sig föranledd till det undantaget, att mot dem ej skulle förfaras med lagens hela stränghet, och att särskildt döds----------- >

1 Barbos Arama, anf. arb. 5, s. 495.straffet, hv armed de indiska lagarna så frikostigt hotade vid hvarje förseelse, ej på dem skulle tillämpas. Då emellertid den franska sydhafshandeln syntes antaga oförutsedda dimensioner, och då särskildt de allt ifrån medlet af år 1705 mera öppet be-drifna rustningarna blefvo bekanta i Spanien, så uppstod det lifligaste missnöje hos alla. som direkt eller indirekt drogo fördel af det sätt, hvarpå den indiska handeln var ordnad. Köpmännen i Sevilla, hvilka voro de närmast intresserade, ingåfvo energiska föreställningar hos konungen, och häri understöddes de af det indiska rådet, som i de främmandes intrång såg en hotande ruin

för så väl de enskilda som det allmänna. Följden häraf blef, att den spanska regeringen i juli 1705 vändej sig till den franska med en allvarlig protest mot sydhafsfördernav

Den sålunda yppade konflikten inträffade under omständigheter, som för den franska regeringen voro särdeles olägliga. Uppenbarligen hade man ännu ej i Frankrike fått ögonen öppna för det gagn, som kunde härflyta af sydhafshandeln, utan lefde fortfarande i den föreställningen, att framför allt galeontrafiken borde återupprättas för att man på denna häfdvunna och lagenliga väg skulle komma i besittning af Perus silfver, nu mer än någonsin behöfligt för att sätta det af Frankrike beskyddade Spanien i stånd att bära sin andel af de gemensamma krigskostnaderna. 1 ändamål att öfvervaka galeonflottans utrustning och eskortera densamma till sin bestämmelseort hade också Ludvig XIV sändt en af sina dugligaste sjöofficerare, amiral Du Casse, till Cadiz. Denne hade under fruktlösa bemödanden att bekämpa de trakasserier, som det indiska rådet oupphörligt ställde i hans väg, redan till-bragt mer än ett halft år i Spanien, då han möttes af nya hinder, framkallade af den diplomatiska konflikten angående den franska sydhafshandeln1. För att undanrödja dessa understödde han på det ifrigaste de spanska reklamationerna, hvilka redan från böljan vunnit försvarare i så väl franske ambassadören Amelot som marinministern Pontchartrain, den senare allt framgent en afgjord vedersakare till de privata rederiföretagen2. * *

1 >Le conseil des Indes a fait nn recueil de ces vaisseaux français qui ont été à la mer du Sud et de ceux qui se préparent pour y aller, et il a fait deB représentations ä Sa Majesté catholique danB le même esprit que nombre d’autres, que les français les ruinent. Rien n’est plus fâcheux dans la situation présente >, skrif-ver Du Casse frân Madrid d. 6 nov. 1705 (Robert du Casse, anf. arb. s. 326).

* Bref angående denna angelägenhet, växlade mellan Amelot, Chamillart ocb Pontchartrain i juli 1705, refereras i Les papiers de Noaiîles de la bibliothèque du Louvre, publ. par Louis Paris, T. 2, Paris 1875, s. 81.Det är ej att undra på att framställningar, understödda af sa mäktiga förespråkare, skulle framkalla de lifligaste farhågor hos de i saken intresserade franska köpmännen. A nyo vände sig dessa till sin gynnare Chamillart, åberopade de af honom gifna löftena, förnyade i än bjärtare drag föreställningarna om de fördelar, som franska staten skulle skörda af deras företag, hvilka man visserligen icke kunde vänta att få se offentligt autoriserade, men som det dock vore af högsta vikt att hemligt befordra; i annat fall skulle man för Frankrikes fiender lämna fältet öppet att skörda den stora vinsten af sydhafshandeln och på sådant sätt bereda dem ökade tillgångar till krigets förande. Talmannen för dessa åsikter, M. de la Lande-Magon i Saint Malo1, vågade t. o. m. framkasta, att han och hans medintressenter, om de hindrades i sin verksamhet, kunde se sig nödsakade att lyssna till gjorda anbud från Holland om deltagande i liknande, där planlagda affärsföretag och att till Frankrikes skada gynna dessa med den erfarenhet, som vunnits under föregående resor.

Om dessa förvecklingars vidare förlopp har jag ej funnit någon upplysning i mig tillgängliga källor; osannolikt torde ej vara, att saken för tillfället råkade i glömska eller bortskymdes af de samtida och omedelbart därefter inträffade krigshändelserna, som i så hög grad lade beslag på de styrandes uppmärksamhet i så väl Spanien som Frankrike — Barcelona kapitulerade den 9 oktober 1705, och vid de underhandlingar, som Filip V kort därpå inledde i Versailles genom en särskild ambassadör, grefve d’Aguilar, har den vanskliga hufvudfrågan, att förmå Ludvig XIV till väp-nadt bistånd vid stadens återeröfring, antagligen ej medgifvit framdragandet af tvisteämnen af ringare betydelse. Huru som helst hafva sydhafsredarne ej afstått från att fullfölja sina planer, och vare sig Öppet eller hemligt hafva de förstått undvika de hinder, som tilläfventyrs däremot blifvit uppställda.

Vi känna, att åtminstone fem skepp under senare hälften af 1705 afseglade från Saint Malo till Söderhafvet. Hufvudredare för tre af dessa var den nämnde M. de la Lande-Magon; de två öfriga voro utrustade af den likaledes förut omtalade Noël Dani-can sieur de Lépine. Om den förres expedition finnes föga mer än några torftiga namnuppgifter: skeppen voro, enligt all sannolikhet, »le Saint François», fördt af M. de Voleraux, »le Sage

1 Bref af d. 17 juli 1705 (Corresp. des contrôleurs gén. des finances, T. 2, o:o 850).Salomon*, kapten Noel, och ännu ett, onämndt, under befäl af M. de la Viconte VilleAUOLAMar. Efter att under 13 månaders segling utefter

Chiles och Perus kuster hafva afsatt större delen af sin last befunno sig de båda förstnämnda i januari 1707 uti Con-cepcion färdiga att anträda återfärden till Europa, under det att den sistnämnda kaptenen då ännu med sitt fartyg uppehöll sig vid Perus kust; om hans resa har jag i öfrigt ej funnit anteck-nadt annat, än att han af de spanska ämbetsmännen i Callao t. o. m. förvägrades att förse sig med vatten1.

Den af M. Danican utsända expeditionen var mindre framgångsrik. Han hade lyckats förskaffa sig tillstånd därtill under föregifvande, att hans afsikt vore att göra »nya upptäckter», en förevändning, som hans konkurrent, M. de la Lande-Magon, i sitt ofvan citerade, i trotsig ton hållna bref förklarade alltför klumpig för att förebringas inför hemlandets myndigheter. Det ena af Danicans fartyg, »le Falmouth*, som fördes af redarens broder Joseph Danican, afgick från Brest den 10 nov. 1705. Under färden öfver Atlanten blef besättningen svårt angripen af skörbjugg, hvartill under ett långvarigt uppehåll i Mage 11 ans sund äfven sällade sig proviantbrist, som slutligen tvang befälhafvaren att vid Kap Désiré (55° s. lat.) i nämnda sund vända tillbaka och ankra vid Maldonado i La-Plata-flodens mynning. Här öfverfölls man af en stormby, och då det af sjukdom och hunger utmattade manskapet ej hade kraft att fälla ytterligare ett ankare, dref skutan på land och gick totalt förlorad; af den 260 man starka besättningen öfverlefde endast 16 denna olycka2 * 4 * * *. I Magelians sund hade »le Falmouth» sammanträffat med det andra fartyget, »le Danican», fördt af Robert Surcouf8, hvilken lyckligt fullbordade färden till Peru och Chile samt återkom till Frankrike antagligen före medlet af år 1708*.

1 De Boisloré’8 journal i Dép. de la marine.

* Ch. Cunat, Saint-Malo illustré par ses marins, Rennes 1857, s. 278—279: de Boisloré, Journal manuscrit.

8 Farfar till den under revolutionen och första kejsardömet berömde korsåren med samma namn. I de Boisloré’8 journal kallas befälhafvaren de Maisonneuf

Sulcoup.

4 Cunat, anf. arb. s. 152; uppgiften därsammastädes (s. 32) att >le Danycan»

Återvändt med den nedan omtalade Chabert’s eskader ftr oriktig; fartyget afgick

med destination till Europa från Pisco d. 14 juni 1707 (de Boisloré, journal) och

från Concepcion i okt. s. å.; det bade då ombord 350,000 piaster (de la Rigaudiére,

handskrifven journal i marinministeriet).Att äfven köpmännen i andra städer än Saint Malo samtidigt täflade om den vinstgifvande sydhafsliandeln framgår af de spridda notiserna angående »le Patriarche», kapten René d’Arquistade. Detta fartyg ägdes af M. Des Oaseaux i Naptes, hvilken redan flera år tidigare förgäfves sträfvat att erhålla tillstånd till ett liknande företag. Skeppet afseglade från Frankrike i maj 1706, an löpte de chilenska hamnstäderna i februari och mars följande år, men återkom först i april 1709 till hemlandet1. Resans långvarighet synes gifva stöd åt en uppgift, som förekommer i katalogen öfver arkivalierna i Dépôt de la marine, att nämnda fartyg skulle hafva utsträckt sin färd äfven till Kina; om detta är riktigt, hvilket jag icke varit i tillfälle att kontrollera2, har Kinaresan helt visst icke företagits öfver Stilla oceanen.

Från dessa sjöfärder, om hvilka endast knapphändiga uppgifter föreligga, vilja vi öfvergå till en expedition, hvarom underrättelserna äro mera rikhaltiga och som äfven i öfrigt erbjuder större intresse. Den var nämligen utsänd af »la compagnie royale des Grandes Indes», och ehuru, egendomligt nog, den tryckta litteraturen om de franska handelskompanierna icke innehåller ens en antydan om denna färd och jag alltså ej varit i tillfälle att fastställa de omständigheter, som föranledt densamma, torde man väl kunna antaga, att den haft sin yttersta grund i utgången af den tvist, som i föregående kapitel relaterats. Då kompanierna ej lyckats att med stöd af sina privilegier vare sig hindra de enskildas affärsföretag eller på konflskationsvägen tillskansa sig vinsten af desamma, hafva de antagligen uppryckts ur sin dvala och förmåtts till en slutlig kraftansträngning för att ej låta de fördelar, hvartill de ensamma ansågo sig berättigade, helt och hållet falla i medtäflarnes händer.

Den eskader, som utrustats af nämnda kompani, hvarmed väl torde förstås det ostindiska — det anförda namnet förekommer för öfrigt ej i litteraturen — stod under öfverbefäl af M. de la Verunne, lieutenant des vaisseaux du

roi, och var sammansatt af * *

1 Bland marinministeriets handlingar finnes (Camp. 1709, vol. 84) en deklaration af befälhafyaren, daterad d. & april 1709 och utvisande, att han från Söder-hafvet hemfört 242,106 piaster. Såsom sekond på samma fartyg hade han redan 1705 deltagit i en lyckad kapareexpedition på Atlanten (S. de la Nicollière-Teukieo, La course et les corsaires du port de Nantes, Paris 1896, s. 67).

* Berättelsen öfver resan knnde vid mitt besök i Dépôt de la marine tyvärr icke återfinnas; kataloganteckningen har följande lydelse: »1706. Le Patriarche, comm. Dargnistade, de Lorient an Pérou, à la Chine et à Brest.» Att befälhafvaren senare på ett annat fartyg gjorde en färd till Kina skall framdeles omtalas.följande fartyg: »le Maurepas», 44 kanoner och 230 mans besättning, förd af öfverbefälhafvaren, »la Toison d’or», 40 kanoner och 210 mans besättning, under befäl af M. de Boisloré, samt »le Saint Louis», med 40 kanoner och 175 mans besättning, hvars kapten var M. Delamarre från Caen1. De tre skeppen förde alltså tillsammans 615 man och 124 kanoner, onekligen enligt våra dagars uppfattning en egendomlig utrustning för en handelsexpedition.

Färden anträddes från la rade de Penmarch vid Bretagnes kust den 14 juli 1706, och redan den 14 aug. kapades ett litet engelskt fartyg på 11° 5' n. lat. Linien passerades den 6 sept, vid 10° 54' o. long, under öfliga ceremonier, vid hvilkas omnämnande rese-berättaren tillägger, att det var för sjunde gången han gjorde denna passage. Under resans fortsättning anlöptes 11 ha Grande vid Brasiliens kust den 8 okt., och med anledning af det mottagande man där rönte, ger journalen åt kommande resande den nyttiga anvisningen, att om man hotade invånarne med att uppbränna de båda där befintliga klostren, så kunde man påräkna, att de skulle förse fartygen med oxar, svin och andra lifsmedel.

Den ifrågavarande expeditionen är af betydelse äfven i na-vigationshänseende. Befälhafvaren gjorde under densamma åtskilliga värdefulla iakttagelser, egnade att väsentligt förbättra de dåtida sjökortens teckning af Sydamerikas kust från La-Plata-flodens mynning till Kap Horn, samt bestämde närmare läget af de i närheten af kontinentens sydspets belägna Barnevelt- och Hermite-öarna* *. Af än större betydelse var, att han afgjordt bröt mot de förut gängse reglerna för seglingen i dessa trakter. Alla föregående sjöfärder, hvilkas route vi i källorna kunnat följa, hade sökt taga vägen genom Magellans sund, allt ifrån den förste upptäckarens tid betraktadt såsom den egentliga ingångsporten till den stora oceanen. Utom i ett enda fall hade emellertid, så vidt vi veta, dessa försök misslyckats: efter månaders kamp mot

1 Reseberättelsen, en prydlig mannskriptvolym i stor folio med titel Journal du voyage de la mer du Sud commencé le 14 juillet 1706 sur le vaisseau la Toison d’or, finnes i Dépôt de la marine; den är författad af M. de Boisloré och af honom insänd till grefve de Pontchartrain. Äfven en journal förd ombord på >le Maurepas» har förnt funnits i samma arkiv, hvarifrån den med öfriga handlingar angående kompanierna blifvit öfverflyttad till marinministeriet; den finnes nn antagligen i kolonialministeriet, där nämnda handlingar slutligen hamnat.

* Reflexions sur les observations de la variation de Vaiman, faites sur le vaisseau le Maurepas'dans le voyage de la mer du Stid; avec quelques remarques de M. de la Ver une, commandant de ce vaisseau, sur la navigation des côtes de l'Amérique ‘et de la Terre de Feu. Par M. Cassini le fils (Mém. de l’Acad. R. des sciences, Année 1708, s. 292—297).ström och vindar hade man nödgats öfvergifva seglingen i sundet och taga nödfallsvftgen rundt Kap Horn. Varnad af sina föregångares erfarenhet, afstod M. de la Verunne från försöket att genomtränga Magellans sund, och efter denna tid höra vi knappast omtalas, att ett dylikt försök blifvit förnyad t under hela den period, som den franska sydhafshandeln varade.1 Det länder de franska sjömännen till stor heder, att från de i hundratal räknade färderna kring Amerikas sydspets det ej finnes anteckning om någon förlisning i dessa äfven af våra dagars sjöfarare med rätta fruktade farvatten.

En svårighet, som man fordom ej med samma framgång kunde bekämpa, var skörbjuggen, som nästan alltid kom till utbrott på dessa breddgrader. M. de Boisloré hade på sitt fartyg vid ankomsten till Chile en man död och 80 sjuka af »ce maudit mal», och säkerligen hade han ej sluppit undan för så godt pris, om han ej vidtagit den välbetänkta åtgärden att under seglingen kring Kap Horn tre gånger dagligen bespisa sin besättning med färskt bröd; oaktadt den stormiga väderleken, säger han, hade bakugnen ständigt varit uppeldad.

Men innan man • hunnit så långt, hade M. de la Verunne's eskader blifvit åtskild. »La Toison d'or» passerade Kap Virgenes den 27 nov. 1706, styrde vidare genom Le-Maire-sundet och nådde den 8 dec. sin sydligaste punkt, 58° 9', vid 82° 18' v. long. De båda öfriga fartygen styrde däremot en östligare kurs och påträffade härvid ett på deras kartor icke utsatt land, hvilket därför ansågs som en ny upptäckt. Så var emellertid ej förhållandet; dessa »Hes nouvelles» voro nämligen intet annat än den flere gånger förut af olika nationers sjöfarande skådade Falklands-arkipelagen.

Denna har måhända oftare än någon annan oceanisk ögrupp ansetts såsom nyfunnen och därför af de förmenta ny upptäckarn e uppkallats med olika namn. Hedan på den anonyma världskartan i Weimar af 1527 och på Diego Riberos världskarta af 1529 förekommer ögruppen under benämningen »Islas de Sanson»;2 sedan *

1 Om tartanen >la Sainte Barbe», kapten Marcand, se nedan, kap. 7.

* Detta gåtfulla namn återfinnes sedermera bos åtskilliga af 1500-talets kartografer, såsom Alonso de Santa Cruz 1542, Giacomo Gastaldi 1546 och 1562, Darinel 1555, Georgio Callapoda 1563, Paolo Forlani 1565, samt därjämte på odaterade kartor af Battista Aqnese och Bartolomeo Olives. Om, såsom J. G. Kohl anser möjligt (Gesch. d. Entdeckungsreisen zur Magellan's-Strasse i Zeitkehr. d. Ges. /. Erdk. zu Berlin, Bd 11, 1876, s. 361), namnet härleder sig från Amerigo Vespucci, så skalle däraf bevisas, dels att denne på sin tredje resa 1502sågos öar na 1592 af den bekante polarfararen John Davis, delta» gare i Cavendish' expedition, samt uppkallades efter honom, och två år senare. 1594, erhöllo de af Richard Hawkins namnet »Mai-den Land», en hyllning åt drottning Elisabet. Den benämning, hvarmed de vanligen uppträda på 1600-talets holländska kartor, är Sebald de Weerts öar, och anledningen till namnet var, att de år 1600 höllos för nyupptäckta af denne sjöfarare, en af Jacques Mahu's följeslagare1. Då Cowley, en af flibustierkaptenen John Cooks män, år 1684 oriktigt förlagt öarna till 47° s. lat., så ansåg utgifvaren af dennes resa, att åter en ny upptäckt förelåg, och inlade på kartan vid nämnda breddgrad en »Pepys Island», efter hvilken man flera gånger förgäfves sökte och hvars obefintlighet först år 1764 ådagalades af commodore Byron. Den nu allmänt antagna benämningen erhöll ögruppen genom ett missförstånd; den härleder sig nämligen från engelsmannen John Strong, men han gaf namnet »Falkland Sound» åt det sund, som delar arkipelagen i tvenne hälfter och som han för första gången, år 1690, genomseglade; att han själf icke ansåg sig som öarnas upptäckare framgår däraf, att han kallar dem Hawkins' Land.

Den franske ingeniören Frezier, som kartlade sina landsmäns-upptäckter i dessa trakter, ansåg sig kunna inskränka namnet »Des Sebald» till tre små holmar, belägna ytterst mot nordväst i ögruppen2, och ehuru han kände Hawkins' upptäckt af densamma, fann han sig böra rikta kartan med det nya namnet »Hes Nouvelles»3. Antagligen var det denna olämpliga namngifning, som föranledde den berömde geografen Guillaume Delisle att ändra

verkligen nått så långt mot söder, som han nppgifvit, dels att det af honom vid ö(F eller 52° s. lat. sedda landet varit Falkland, icke Syd-Georgien, såsom af andra skäl ansetts mera antagligt.

1 Originalberättelsen om upptäckten och namngifningen är af följande lydelse: »Den 24 [febr. 1600] smorghens in de ly van haer drie Eylandekens gewaer wor-dende, die tot noch toe in geene Caerten bekent en zijn gheweest, ende derhalven Sebalts Eyianden genaemt werden, lagen van hnn zuydoost ten znyden, ontrent 60* mijlen van't vaste landt, op de hooghte van 50. graden 40. minuten» (Historisch ende mjdtloopigh verhael V'an 'tghene de vijf Schepen . . . wedervaren is . . .. Meest beschreven door M. Barent Iansz. chirnrgijn. Amstelredam 1617, s. 71).

* Jason Islands på nntida sjökort. J. G. Kohl säger (Die beiden ältesten General-Karten von America, Weimar 1860, s. 157): »Vielleicht ist dies »Jason» eine allmäh]ig anf den Karten entstandene Corrnmpirnng von nnserm »Sanson» (jfr ofvan sid. 65). Detta Antagande är emellertid oriktigt; »Jason Islands» äro uppkallade efter den engelska fregatten »Jason», kapten Macbbide, som 1766 besökt» Falklandsöarna.

9 Relation du voyage de la mer du Sud, Paris 1716, s. 264.namnet till lies Malouines1, hvarigenom i alla fall sjömännen från Saint Malo erkändes såsom öarnas upptäckare eller åtminstone såsom de, hvilka väsentligast

bidragit till kännedomen om desamma.

På Freziers karta, som bär återgifves i facsimile (fig. 2), se vi kurslinier för de båda skeppen »le Maurepas» och »le Saint Louis»; af den tillhörande texten finna vi, att det senare inlupit i en hamn på landets sydöstra kust och där försett sig med vatten ur en lagun; så väl denna lagun som hamnen, hvilken efter fartyget fått namnet Port S:t Louis2, äro på kartan utsatta.

M. de la Verunne’s eskader samlades åter i Concepcion under de sista dagarna af året 1706. Man rönte här ett särdeles förekommande mottagande från spaniorernas sida, och guvernören på

1 Dgtta namn, som ännn är brnkligt i Frankrike och äfven upptagits af spa-niorerna (Islas Malvinas), förekommer troligen för första gängen på Delisle's häda kartor: Hémisphère Occidental dressé en 1720 pour l'usage particulier du Roy (tryckt 1724) och Carte d'Amérique dressée pour l’usage du Roy, Paris 1722. — De mindre exakta uppgifterna angäende namnets uppkomst, som träffas i den geografiska litteraturen, visa huru fullständigt de franska sydhafsfärderna råkat i glömska. Sålunda säger Peschel (Gesck. der Erdkunde, 1877, s. 364 not 1), att öarna »flitigt besöktes» af sjöfarare från Saint Malo, hvilket, då blott en landstigning är känd, rättare bort heta »ofta sågos»; Reclus tillskrifver benämningen Malouines »å nn marin de Saint-Malo» (Nouv. géogr. univ. 19, 1894, s. 785), och i Nouv. dictionnaire de géogr. univ. par Vivien de Saint-Martin (T. 2, 1884, art. Falkland) säges, att namnet härleder sig »dn grand nombre de pêcheurs de Saint-Malo qni fréquentèrent ces parages depuis le commencement dn 18:e siècle, et de l'établissement qni en fnt la suite (1763)» — något annat fiske i dessa trakter är ej kändt än själ- och hvalfångst, som tog sin början först under 1800-talet (jfr Freycinet, Voyage autour du monde. Historique, T. 2: P. 3, Paris 1839, s. 1278).

* Man skulle tänka, att detta namn återfinnes i det Anse S:t Lonis eller Port Louis, som förekommer på en del nyare kartor öfver Falklands-öarna; så är dock icke fallet. De senare namnen härleda sig från den koloni, som där år 1764 an-lades af Bougainville och som efter Lndvig XV kallades Fort S:t Lonis (Dom Pernety, Journal historique d’un voyage fait aux Hes Malouïnes en 1763 & 1764, Berlin 1769, s. 518 o. 533). — Icke blott ögrcppen i sin helhet utan äfven dess enskilda delar erbjuda en synnerligen brokig namnlista. Sålunda förekommer den fjord, vid hvilken det franska nybygget anlades, nnder följande benämningar: Baye Daccaron (Pernety, karta pl. XII), Baye de S:t Lonis eller Baye Royale (ibid. text, s. 533), Baye Françoise (Bougainville, Voyage, pl. 3), Bahia de Soledad (Cor-dova, Rel. del ult. viage, karta) och Berkeley Sound (eng. sjökort). För öfrigt äro nästan alla af fransmännen gifna ortnamn försvunna från de nutida kartorna öfver Falkland; ett af de få kvarvarande, Baie Choisenl, förlägges numera oriktigt till en fjord, som var obekant för de franska upptäckarne; rätteligen förstås därmed Port William, vid hvilken öarnas nuvarande hufvudort, Port Stanley, är belägen. Liknande bevis på kolonisters och kartografers okunnighet eller brist på pietet mot föregångare äro beklagligen öfverallt i världen alltför talrika.platsen, don Diego de Sonigas, får det vackra vitsordet, att han, ehuru en man af pennan — stadens blottställda läge syntes snarare fordra en militärisk styresman — var särdeles skicklig i så väl ena som andra afseendet och, på grund af sin benägenhet för fransmännen, väl egnad att bekläda posten som Chiles generalkapten. Liknande belåtenhet beredde däremot icke de nykomnas möte med egna landsmän. I Concepcion inträffade nämligen de båda ofvannämnda fartygen »le S:t François» och »le Sage Salomon», och inom kort anlände från hemlandet ytterligare tre far-tyg1, så att icke mindre än åtta franska skepp på en gång voro samlade i hamnen. Häraf uppstod i affärerna en konkurrens, som, då de hemvändande afsatte sina återstående varulager för underpris, blef rent af ruinerande för de nykomna. Bättre utföll handeln under resans fortsättning i Yalparaiso, där M. de Boisloré sålde varor för 30,000 piaster, och i Pisco. Visserligen vågade de spanska köpmännen endast nattetid gå ombord på fartygen af fruktan för »bastonnade en place publique» och tio års förvisning till Valdi via, hvarmed myndigheterna hotade att bestraffa h var je beröring med främlingarna, och de franska kaptenerna fingo flera gånger mottaga formliga protester med anledning af den olofliga kommersen, men allt detta tjänade till intet. En och annan stackars inföding, som på sin bräckliga kanot besökt fartygen och tillhandlat sig varor för lumpna 500 écus, blef väl straffad, och en fransmännen tillhörig penningesumma blef tagen i beslag, men äfven dessa svaga försök att göra lagen gällande upphörde, sedan den nye vicekonungen, markis Castell dos Rios, den 7 juli 1707 gjort sitt högtidliga intåg i Lima. Då återtogs förbudet att förse

fransmännen med lifsmedel, och de konfiskerade penningarna återlämnades; hade vicekonungen varit »un homme ferme», heter det, så hade han tillåtit fransmännen att öppet bedrifva handel mot erläggande af tull till konungen, nu tvingades de att köpa sig denna rättighet medelst mutor åt guvernörer, corregidorer och oidorer, som obehörigt riktade sig på det allmännas bekostnad. En af dessa fala ämbetsmän, presidenten de Rosa, sände t. o. m. en särskild lots för att föra de franska skeppen från Callao till Paraca, där för hans räkning eskaderns hela återstående last landsattes och där han därför erlade ett kontant belopp af 100,000 piaster.

1 De franska sydhafsfarame äro frän denna tid alltför talrika för att det skalle ifrågakomma att redogöra för allas resor; endast de mera märkliga äro i det följande framhållna, och i öfrigt hänvisas till Bilagan 1, som innehåller i korthet namnuppgifter och data för alla af mig kända sydhafsresor.

5I planen för denna expedition hade från början ingått att utsträcka resan till Kina och Ostindien, samt att färden dit borde gå öfver Stilla hafvet. Oaktadt man af vicekonungen utverkat tillstånd att i Peru proviantera för resans fortsättning till Filippinerna, sågo sig kaptenerna nödsakade att .vända åter till Europa, sedan lasterna blifvit försålda, och anledningen härtill var antagligen den, att fartygen ej befunnos tillräckligt sjödugliga för den långa seglingen. Innan man hunnit lämna de sydamerikanska farvattnen, möttes emellertid eskadern af en »ambassadör», chevalier André Hebert, hvilken från den kungliga konseljen och direktörerna för kompaniet, som utrustat expeditionen, medförde bestämda order, att undsättning ovillkorligen borde lämnas åt kompaniets nödställda faktorier i Ostindien. Med anledning häraf sammanträdde befälhafvarne den 17 okt. 1707 till ett skeppsråd i Concepcions hamn. Då det härvid konstaterades, att skeppsförråden voro otillräckliga och delvis skadade samt att tillgångarna på platsen voro så knappa, att minst tre månader skulle åtgå, innan nödig komplettering kunnat erhållas, måste tanken på att låta hela eskadern gå till Ostindien öfvergifvas; i stället utvaldes ett af skeppen, »le Saint Louis», att företaga färden »på den af den kungliga konseljen bestämda vägen», rundt Kap Horn och Groda Hoppsudden. För att möjliggöra detta måste de öfriga fartygen afstå en del af sina bästa matroser och så mycket af sina förnödenheter, som kunde undvaras.

Om den resa, som »le Saint Louis» sålunda anträdde, innehåller M. de Boisloré’8 journal intet vidare meddelande. Då färden emellertid var ensam i sitt slag, har den icke passerat helt och hållet obemärkt i den geografiska litteraturen. På tre kartor af Guil-laume Delisle1 finna vi en kurslinie betecknad med inskriften »Route du Yaisseau le S:t Louis en 1708», och i en uppsats af samme författare2 läsas några kortfattade notiser om den ifrågavarande resan. Häraf framgår, att, sedan Kap Horn dublerats, »le Saint Louis» sökt hamn i mynningen af Rio Gallegos, som utfaller i Atlanten ett stycke norr om Kap Virgenes. Härifrån styrdes mot ONO raka vägen till Goda Hoppsudden. Sedan man

1 Hémisphère méridional, Juillet 1714; Mappemonde à Vusage du Roy, lo:e Avril 1720; Hémisphère occidental dressé en 1720 pour l’usage particulier du Roy.

* Observations sur la variation de l’aiguille par raport à la carte de M. Halley: avec quelques remarques géographiques faites sur quelques journaux de marine. Par M. De Lisle (Mém. de l’Acad. R. des sciences. Année 1710, s. 353

-365).i denna riktning tillryggalagt 750 lieues och enligt besticket befann sig vid 36° 54' s. lat. ocb 25° 48' v. long. Paris, upptäcktes d. 27 febr. 1708 en större ö och strax därpå i närheten däraf tre mindre. Denna upptäckt föreföll öfverraskande, då man trodde sig hafva 300 lieues till närmaste land och knappast kunde förutsätta, att man befann sig vid ön Tristan da Cunha, som Pieter Goos’ sjökort förläde nära 19° östligare. En af fartygets officerare, M. Brunet, som sett sistnämnda ö på sin färd till Kina med skeppet »PAmphitrite», fann sig af likheten därmed föranledd till antagandet, att det verkligen var Tristan da Cunha, men M. Hebert och öfverpiloten M. Daumas voro öfvertygade om, att det var en ny upptäckt och gåfvo öarna namnet »Isles Hebert ou Nouvelles isles de Tristan da Cunha». Den senare meningen delades emellertid icke af M. Delisle, som till stöd för sitt instämmande i den förra åsikten åberopar Edmund Halleys karta, hvilken han för öfrigt säger sig icke kunna godkänna i fråga om afståndet mellan Goda Hoppsudden och Magellans sund. Detta angafs af Halley till 91° 30',

hvaremot Delisle på grund af besticket under >le Saint Louis’» färd och andra observationer beräknade det till 84" 25'».

Den på de ofvannämnda kartorna utlagda kurslinien slutar vid Afrikas sydspets. Anledningen hvarför denna linie fått en plats vid sidan af Halleys och Dampiers router, torde väl ej ha varit endast det intresse, som »le Saint Louis’» resa hade för den nyvaknade magnetiska forskningen, utan äfven denna linies betydelse såsom betecknande sydgränsen för dåtidens kännedom om Atlantiska oceanen, bortom hvilken gräns, på närmare eller fjär-mare håll, det hypotetiska »Terra Australis incognita»* ansågs vara beläget.

Från Goda Hoppsndden fortsattes resan Öfver Indiska oceanen till Ile Bourbon, Pondichéry och Merguy i det nuvarande British Burma, men om denna del af färden finnes intet annat meddeladt än de missvisningsobservationer, som Delisle refererat i sin förstnämnda uppsats. Antagligen kunna närmare upplysningar därom, äfvensom angående hemresan, erhållas i de rapporter2, som af-

1 Båda hade emellertid orätt; det verkliga afståndet är 88° 55'. Halley försvarade sin mening i en nppsats i Philosophical Transactions (Vol. 29, for the years 1714, 1715, 1716, a. 167) och förklarade, att den på »le Saint Louis» förda loggboken snarare gåfve bevis för, än emot hans beräkning. Delisle åter vidhöll i en ny afhandling sitt påstående, att Halley förlagt Magellans sund omkring 10° för långt mot väster (Sur la longitude du détroit de Magellan, par M. Delisle, i Mém. de VAcad. R. des sciences, Année 1716, s. 86—89).

3 Förr i Dépôt de la marine (enl. katalogen), nu antagligen i kolonialministeriet.gåfvos af M. Hebert, hvilken medföljde fartyget, >pour aller exé-cuter les ordres du roy et ceux de Messieurs les directeurs géné-raux de la compagnie».

Om de öfriga båda skeppens hemresa är ej mycket att till-lägga. I Concepción, där förråden skulle suppleras, hade en för fransmännen ofördelaktig förändring inträffat, i det en ny guvernör blifvit tillsatt, och denne fordrade, att alla förnödenheter skulle upphandlas hos alcalderna, hvilka begärde dubbelt så höga pris som de enskilda köpmännen, men, som vanligt, kringgicks detta påbud genom nattlig smyghandel. Den 3 dec. 1707 skedde afresan från nämnda stad, och den 27 i samma månad fick man sikte på några öar, som antogos vara Kap Som. Det var för tredje gången som M. de Boisloré dublerade denna udde — han hade deltagit äfven i M. de Beauchesne’s resa — och han uttalar sin afsikt att utarbeta en karta öfver dessa trakter, på hvilkén han skulle nedlägga sin egen erfarenhet och korrigera sina föregångares misstag. På J. van Keulens karta var nämligen Kap Horn förlagdt till 57° 40' s. lat., hvilket borde rättas till 55° 55'; longituden, 303’ 44' (= 75° 14' v. Paris), behöfde däremot ej ändras, ty »elle est bonne», säger de Boisloré. Gå vi till de nyaste uppgifterna^ så finna vi Kap Horns läge vara 55° 58' s. lat. och 69° 38' v. long.; alltså utfaller jämförelsen, hvad latituden beträffar, särdeles väl för den franske kaptenens observationsförmåga.1 * * * * * *

Öster om Staten land och väster ocb norr om Falklandsöarna fortsattes resan mot blidare luftstreck. Den 27 febr. 1708 fick man sikte på land, den på 3° 50' s. lat. belägna ön Fernando Noronha. Behofvet af friskt vatten nödgade M. de la Verunne att häf tillbringa tiden ända till den 11 mars; bränningarna försvårade nämligen landstigningen, och på ön behöfdes en styrka af 60 man för att upphugga en väg till vattenhämtningsstället. Dessutom erhöllos sköldpaddor, dufvor och ett slags fåglar, som i hundratal ihjälslogos med käppar.8 Af den sällan besökta ön med-

1 Äfven Frezier observerade några år senare, att Kap Horn på de holländska

kartorna hade en oriktig position; han bestämmer densamma till 55° 45' eller 50'

s. lat. och 68°, eller 69° v. long. (Relation, s. 262).

8 Redan Amerigo Vespccci, den förste som landsteg på ön (1503), fann fåglarna

därstädes så orädda, att de kunde tagas med händerna; de dödades också i sådan

mängd, att en hel båt lastades därmed. Kapten C. 6. Ekeberg, som besökte Fer-

nando Noronha 1760 med svenska Ostindiska kompaniets skepp »Prins Fredrik Adolf», omtalar »tnrturdnfvor,

några mindre fåglar, antingen sparfvar eller bofinkar, och af

vattenfåglar fiskmåsar och tärnor af många slag» (K. Vet. Akad. handl. 1761, s. 67). Nn äro sjöfågelskarorna till stor del försvunna, och det enda, som erinrar om deras forna talrikhet, är de oerhörda guanolagren, uppskattade till 2 mili, tons, somdelar M. de Boisloré en vackert utförd karta och åtskilliga för-toningar.

Utan vidare äfventyr, som reseberättaren funnit värda omnämnande, anlände »le Maurepas» och »la Toison d'or» den 11 maj 1708 välbehållna till utgångspunkten, la rade de Penmarch.

*

*

*

Bland de många fartyg, hvarmed den här skildrade expeditionen sammanträffade i de sydamerikanska hamnarna, var äfven ett verkligt örlogsskepp, fregatten »1*Aurore», och det synes som om det varit dess befälhafvare, M. de la Rigaudière, hvilken hos den nye vicekon ungen utverkade de of van omtalade förmånerna. Då denna fregatt var det första kungliga fartyg, som uppträdde i dessa farvatten, så torde några ord böra egnas åt dess resa.

Vi ha förut omtalat, att den franske amiralen Du Casse till-bragte större delen af år 1705 i Spanien under fruktlösa bemödanden att förmå galeonerna att utlöpa från Cadiz. Med oför-rättadt ärende måste han i slutet af året återvända till Frankrike* 1, och att en förnyad beskickning till Spanien följande år icke kunde blifva mera framgångsrik är uppenbart, enär alla krafter då måste ansträngas för att återtaga det förlorade Barcelona och, sedan detta misslyckats, för att återeröfra Madrid, som jämte en stor del af de spanska provinserna fallit i fiendens händer. Först sedan Filip V den 5 augusti 1706 åter intågat i sin hufvudstad, kunde det blifva tal om att söka återupprätta den så länge afbrutna förbindelsen med Indien. Detta uppdrogs å nyo åt Du Casse, en fransk konvojflotta skulle utrustas i Brest, och ändtligen, i nov. 1706, kunde man förmå den spanska regeringen att åtaga sig de därmed förenade kostnaderna. Du Casse, som var noga underrättad om sakernas ställning i så väl Spanien som Amerika, lyckades emellertid utverka, dels att man afstod

finnas på tyå öster om hnfvadön belägna skär. Om ön i nyare tid se: H. N. Ridley, A visit to Femando do Noronha (i The Zoologist, Ser. 3: Yol. 12, Lond. 1888, s. 41— 49) samt samme författares arbeten om öns fauna och flora i Journal of the Linnean Soc. London. Zool., Vol. 20 (1890), s. 473—570, och Botany, Vol. 27 (1891), s. 1— 95. På sistnämnda ställe redogöres för öns upptäckt och, ehuru ofullständigt, för senare besök på densamma.

1 I bref af den 21 dec. 1705 förklarar franska konnngen att han, på grund af spaniorernas motvilja, afstod från sitt förslag att låta galeonerna eskorteras af franska fartyg, men hoppas, att man ej måtte få anledning att ångra detta (Corresp. de Louis XIV avec M. Amelot, 1, s. 124).från planen att afhämta handelsfartygen i Cadiz, dels att konvojens affärd blef tills vidare uppskjuten. Däremot påyrkade han ifrigt, att avisofartyg omedelbart skulle afsändas till Mexico och Peru, och för att öfverbringa budskap till vicekonungen i Lima låg fregatten »l'Aurore» segel klar vid San Sebastian.

Gifvetvis måste det hafva varit ett angeläget ärende, som föranledde en så lång och besvärlig resa: de bref, som M. de la Rigaudiére medförde, afsågo helt visst i främsta rummet att påskynda silfvertransporterna till Panama, så att de franska konvoj-skeppen vid sin ankomst till Västindien ej skulle nödgas tillbringa flera månader under ändamålslös väntan. Ehuru alltså det franska avisoskeppet for i den spanska konungens ärenden och dess resa bekostades af spanska medel, gick ej heller denna expedition fri från de vanliga trakasserierna.1

M. de la Rigaudiére2 afseglade i nov. 1706 och anlände efter en snabb resa till Concepcion den 13 mars och till Callao d. 30 april 1707. Härifrån begaf han sig genast till Lima, men dit hade den nyutnämnde vicekonungen då ännu icke anländt. Efter grefve de Monclova's död i sept. 1705 hade styrelsen i Peru ut-öfvats af den kungliga audiencian, och i dess händer ville nu den franska sjöofficern ad ämna sina depescher. Stor blef hans öfver-raskning, då oidorerna vägrade att mottaga dessa och fordrade, att han skulle lämna landet och ej återkomma,

förrän vicekonungen själf kunde höra honom. Endast medelst hot och efter antydan om att han väntade förstärkning af ytterligare tre stora skepp3, kunde han fullgöra sitt uppdrag hos de motspänstiga ämbetsmännen, hvilka gåfvo honom förnyad anledning till miss-nöje genom fragan om han medförde handelsvaror och, då denna besvarades nekande, genom begäran att få visitera fartyget. Härtill gaf befälhafvaren sitt tillstånd, ehuru under protest, emedan det ej vore brukligt att underkasta kungliga fartyg en sådan behandling. Hans förhoppning om större tillmötesgående från vice-konungens sida, sedan denne den 7 juli 1707 ändtligen ankommit till Lima, blef också besviken: markis Castell dos Rios undskyllde sig med, att han icke fått några order om att tillhandahålla lifs-medel åt fransmännen, och kunde endast med svårighet förmås

1 >Cet envoi n’est pas dn goût des espagnols, mais vos raisons ne sont pas es leurs», skrifver I)u Casse till Pontchartrain i nov. 1706 (Robebt du Casse, anf. rb. s. 336).

* Hans kortfattade berättelse om resan finnes i marinministeriets arkiv (Campagnes 1709, Vol. 34).

3 Uppenbarligen M. de la Vehunne’s eskader, som då befann sig i Valparaiso.tillåta dem att förse sig därmed i utbyte mot tyger, som tagits från ett kapadt portugisiskt skepp, en tillåtelse som, enligt hvad vi ofvan sett, kom äfven M. de la Verunne’s under tiden anlända eskader till godo. M. de la Rigaudière sammanfattar därför sitt omdöme om spaniorerna i orden, att de användt alla medel för att visa sig frånstötande och betaga hans landsmän lusten att någonsin återvända till dessa trakter.

Fregatten »l’Aurore> afseglade från Callao den 5 sept., an-löpte på hemvägen Pisco och Concepcion, passerade Le-Maire-sundet d. 27 nov. och anlände, efter att ha besökt Cayenne, till Rochefort i mars 1708. Då det två månader senare ifrågasattes, att fregatten å nyo skulle afgå till Peru, invände befälhafvaren, att fartyget vore olämpligt för en så lång resa, och hänvisade på de svårigheter, som mött honom under den förra expeditionen. Förslaget fick därför förfalla, och mot slutet af året utsändes M. de la Rigaudière till Västindien med order till chefen för galeonerna och vicekonungen i Mexico.1

I hvad mån den ofvannämnda expeditionen lyckades i sitt hufvudsyfte, att förmå de spanska kolonialmyndigheterna att förse galeonfiottan med sin last af ädla metaller, är jag icke i tillfälle att upplysa. Amiral Du Casse, som skulle afhämta och eskortera dessa skatter, afseglade från Brest den 12 okt. 1707 med sju linie-skepp och två fregatter samt återvände lyckligt till los Pasages2 d. 27 aug. 1708, medförande 50 millioner i silfver och 10 millioner i varor3, men det är ej osannolikt, att af detta betydande belopp endast mindre delen härstammade från Peru och att Mexicos bergverk, jämte den kapade lasten från en större engelsk handelsflotta, företrädesvis därtill bidragit.4

1 Bref från M. de la Rigaudière, dat. Rochefort d. 31 maj 1708, och instruktion for den senare resan af d. 27 okt. s. å. (marinmin:s arkiv).

* Förr mycket besökt hamn mellan San Sebastian och franska gränsen.

3 Det påstods, att de franska konvojfartygen äfven medfört kontraband för franska undersåtars räkning, hvilket missbrak Ladvig XIV lofvade att för framtiden afskaffa (Corresp. avec M. Amelot, 2, s. 82).

4 Robert du Casse, anf. arb. s. 343—350.FEMTE KAPITLET.

Michel Chabert, Alain Porée och Jean Doublet.

Chaberts expedition 1707—1709. — Fregatterna 1’Aimable och 1’Oriflame. — Den senare måste Tända vid Kap Horn. — Chabert konvojerar nio franska handelsfartyg frän Söderhafvet till La Rochelle. — Deras dyrbara last. — Silfverimportens betydelse för Frankrikes finanser. — Förpliktelse för redarne att aflämna silfret till myntverken. — Olika bestämmelser härom före 1709. — Myntkonverteringen af detta år framkallad af silfverimporten från Söderhafvet — Redarnes missnöje med tvångsmyntningen och försök att undandraga sig densamma. — Den spanska andelen af eskaderns last. — Tullafgift upptages för spanska kronans räkning i Frankrike.

— De enskildas vinst af sydhafshandeln. — Rika silfverlaster hemförda 1710 af Alain Porée. — Vägran att

betala tull till spanska konungen. — L'Assomptions redare och kapten kastas i fängelse. — Protester häremot i Saint Malo. — Du Casse för ännu en gång galeonerna lyckligt till Spanien. — Jean Doublets färd 1707—11.

— En af de första vetenskapliga forskningsresandena deltagare däri. — Pater Louis Feuillée. — Ändamålet med hans resa. — Hans astronomiska observationer och hans därpå grundade karta.

Den i föregående kapitel omtalade expedition, som stod under befäl af amiral Du Casse, hade som sagdt antagligen ej lyckats hemföra någon betydligare del af det i Peru vunna silfret. Troligen hade man ej heller vid hans utsändande hyst stora förhoppningar i detta afseende, då det ej kunde vara obekant, att silfver-transporterna öfver Panama och Puerto Bello, med anledning af de franska sjöfärderna, till större delen upphört. Detta antagande bestyrkes däraf, att ungefär samtidigt med det att Du Casse af-seglade till Västindien, en annan kunglig eskader utsändes direkt till Peru, och ändamålet med densamma var dels att bidraga till detta lands försvar — rykten om engelska kaperiföretag voro antagligen åter i svang — dels att »i säkerhet hemföra det silf-ver, som tillhörde den spanska konungen».1

1 I en arrêt af den 10 april 1709 heter det, att expeditionen blifvit afaänd »dans les mer du Sud pour s'opposer aux forces des ennemis des deux couronnes, pour la conservation des estats du Pérou et autres de la domination de S. M. Catholique dans l'Amérique, et pour en rapporter avec sûreté l'argent appartenant à Sa dite H. Cath.» (marinmin:s arkiv). Möjligen var det förra ändamålet endast en förevändning for det senare.Expeditionen, som stod under öfverbefäl af M. Michel Cha-bert1 *, seglade under spansk flagga, och kostnaderna därför skulle bestridas af spanska kronan. Den bestod af två fartyg, »1'Aimable», på hvilket Chabert själf var chef, och »l'Oriflame», som fördes af M. de Courbon Saint Leger*. Färden anträddes från Toulon år 1707, antagligen i augusti eller början af september. Den 22 okt. befann man sig vid Gorée på Afrikas västkust, och i mars påföljande år hade eskadern uppnått de antarktiska farvattnen. Stormarna vid Kap Horn under denna för sjöfarten olämpliga årstid kunde dock icke »1'Oriflame» med sin af skörbjugg lidande besättning uthärda. Detta fartyg måste återvända och söka nödhamn i La-Plata-flodens mynning, där befälhafvaren lyckades komplettera sitt af sjukdomen svårt reducerade manskap dels från ett franskt handelsfartyg, »le Saint Jean Baptiste», fördt af den nedan omtalade korsåren Jean Doublet, dels genom att taga ombord besättningarna på två i Buenos Aires inköpta fartyg.3 Sedan M. de Courbon genom en kurir, som behöfde fem månader för färden öfver land till Lima och åter, inhämtat sin dit under tiden anlände chefs order, begaf han sig till Västindien, hvarifrån han i juni 1709 återkom till La Rochelle, konvojerande 16 handelsfartyg, som hemförde bl. a. 3 millioner livres i silfver.4

M. Chabert däremot lyckades att med sitt skepp »P Aimable» dublera Kap Horn och befann sig den 19 april 1708 i Concepcion. Därifrån fortsattes färden till Callao och möjligen till andra städer i Peru; hemfärden anträddes från Concepcion i oktober nämnda år. Chabert hade då samlat en konvoj af icke mindre än nio franska handelsfartyg och anlände med dem, trots den öfverhängande faran att öfverrumplas af engelska kryssare, den 27 mars 1709 till Port Louis; blott ett af skeppen, »la Vierge de Grâce», som skilts från de öfriga, saknades då ännu, men inlöpte en månad senare först i Corufla och sedan i La Rochelle.5 Det

1 Chef d'escadre 1707, död d. 1 juni 1711 (Liste des officiers de vaisseau 1400 —1750 i mnrinminrs arkiv).

* I Voyage de Marseille à Lima par le Sieur D*** [Durret] säges (s. 101 o. 153), att eskaderja räknade ytterligare två andra krigsfartyg, en antagligen oriktig uppgift i nämnda mycket otillförlitliga källa. — Äfven om denna expedition äro uppgifterna i den tryckta litteraturen ytterst knapphändiga, och om själfva resans förlopp har jag icke lyckats komplettera dem ur tillgängliga handskrifter. Någon rapport af befälhafvaren tyckes icke existera.

3 Voyage de Marseille à Lima, s. 101 o. 120; L. Feuillée, Journal des observations physiques, T. 1, Paris 1714, s. 217, 218, 285, 286.

* Journal du m:s de Dangeau, T. 12, s. 453.

5 Journal de Dangeau, T. 12, s. 388, 422.var den största handelsflotta, som dittills anländt till Frankrike från Söderhafvet, och värdet af dess last öfverträffade vida alla förväntningar. Om det uppseende, som förvärfvandet af dessa skatter väckte i landet, hafva vi några samtida vittnesbörd, som här må anföras.

Påskdagen den 31 mars 1709, så berättar markis de Sourches i sin hofjournal, då »tout le monde» samlades vid Ludvig XIV:s lever, mottogos de uppvaktande hofmännen af konungen med den glada underrättelsen, att han fått goda nyheter, hvilka annars voro sparsamma i denna på motgångar och olyckor så rika tid — en kurir hade nämligen nyss inberättat ankomsten af Chaberts eskader. Visserligen medförde denna åt Spaniens konung endast fattiga 300,000 piaster, allt hvad vicekonungen Castell dos Rios kunnat hopskrapa af den kungliga »quinto», den kronan tillkommande femtedelen af allt i Peru vunnet silfver, men den franska andelen af eskaderns last var så mycket rikare — den uppgafs belöpa sig till ej mindre än trettio millioner livrés i guld och silfver.

Betydelsen för franska staten af denna tilldragelse åskådlig» göres genom anförande af hvad den dåvarande finansministern, Desmaretz, yttrar därom. I den redogörelse, som han efter Ludvigs död aflämnade till regenten, anförde han, — efter att hafva omtalat den rubbade statskrediten, de förstörda finanserna, nödvändigheten att bereda nya tillgångar till krigets fortsättande och till afhjälpande af den grufliga hungersnöden, ¡¡-olyckor så svåra, att året 1709 näppeligen skall utplånas ur människors minne», — att »de vanliga finansiella utvägarna, hvilka man i början af detta år anlitade, skulle bringat endast en svag hjälp, om icke den oväntade lyckan inträffat, att de fartyg, som seglat på Söderhafvet, oskadda anländt till franska hamnar. Deras laster voro mycket dyrbara, och de medförde ombord mer än trettio millioner i guld och silfver. Man föreslog intressenterna att sända all den metalliska valutan till myntet och låna konungen hälften1 däraf, hvarför man skulle gifva dem assignationer på de allmänna inkomsterna löpande med 10 proc. ränta; den andra hälften skulle gäldas kontant för att de därmed skulle betala

1 Det uppgifvea flerstädes (t. ex. hos Cunat, b. 33: Poulain, s. 174), att köpmännen i Saint Malo lånade konungen hela den år 1709 inkomna summan af 30 millioner. Det torde först hafva varit under de följande åren som det nr samma källa hämtade skuldbeloppet växt till denna siffra, ty vid konungens död angifves Saint Malos fordran på 30 mill. bland franska statens till 185 mill. beräknade sväf-vande skuld. Se: E. Levas3Eüh. Recherches historiques sur le système de Law, Paris 1854, s. 11.fartygens besättningar och de köpmän och andra, hvilka de voro skyldiga för varor, som exporterats till Peru*.1

Några till vår tid bevarade handlingar sätta oss i tillfälle att närmare fblja en del detaljer angående denna storartade import af ädla metaller och de finansiella och ekonomiska förhandlingar, hvartill densamma gaf anledning.

Chaberts eskader bestod af följande fartyg:2

Skepp :

»L’Aimable»..........

»Le Saint Joseph» . . »Le Chancelier» . . . »Le François» . . . . »Le Phélypeaux» . . . »Le Saint Charles» . . »La Confiance» . . . . »Le S:t Jean Baptiste» »Le Royal Jacques» . .

Redare :

M. Guillaume Eon . . .

M. Natal.............

M. Descaseaux.........

M. Danican...........

M. Rouzier...........

M. Blancpignon Bâillon M. Danican...........

Last i guld o. silfver:

562,449 piaster 4 V a realer 229,556 1

252,504 1

467,443

779,039

410,637

500.000

163.000

Summa 3,369,673 piaster 6 V* realer.

Detta belopp, förvandladt till livrés, torde ej hafva uppgått till mer än omkring 14 millioner,3 och äfven om vi därtill lägga den icke uppgifna summan för det sistnämnda fartyget äfvensom det belopp af 3V* millioner livrés,4 som något senare infördes på skeppet »la Vierge de Grråce», så hinna vi dock ej på långt när upp till de 30 millioner, som i andra källor uppgifvas. Då denna siffra åtminstone i finansministerns rapport bör anses riktig, så får man väl antaga, att densamma afser hela årets import af guld och silfver, ej blott de valutor, som infördes af Chaberts eskader.

I jämförelse med de ädla metallerna var eskaderns öfriga last föga betydande; den bestod af nedan nämnda varubelopp.5 Uppgiften är af intresse såsom ett bevis på den ringa utvecklingen

1 [F. Veron de Forbonnais] Recherches et considérations sur les finances de France, T. 2, Basic 1758, s. 193.

* Differents états concernant les matières d’or et d’argent venant du Pérou et du Chili sur des bâtiments français arrivés au Port Louis sous l’escorte de l’escadre de M. Chabert, signé à bord de »l’Aimable» le 26 mars 1709, Bory (ma-rinmin.). Redarnes namn äro tillagda efter eu annan handling i samma arkiv. Den af Ccnat (anf. arb. s. 33) meddelade förteckningen pä fartygen är ej fullt riktig.

9 Till följd af de ständigt växlande myntförhållandena kan beloppet ej närmare uppgifvas; i nov. 1709 gällde piastern i Marseille 4 livres (C or resp. des contrôleurs gén. T. 3, n:o 627).

4 Journal de Dangeau, T. 12, s. 475.

6 État des marchandises qui ont été apportés de la mer du Sud ... et qui ont été déclarés au bureau des fermes du Port Louis, le 22 avril 1709 (marinmin.).af de spanska koloniernas produktionsförmåga nnder det rådande systemet.

189 säckar kakao 31 tackor tenn 3800 kardnanskinn 230 balar vicuua-ull 1? säckar all 1 bal tobak

3 packor och 1 låda besoar 8000 livrés koppar.

Af M. Desmaretz’ ofvan citerade yttrande framgår, att statens vinst af de införda valutorna härflöt af ägarnes förpliktelse att aflämna dessa till myntverken. Det sätt, hvarpå denna angelägenhet var ordnad, växlade betydligt under olika tider och spelade en viktig roll i sydhafsfärdemas ekonomiska historia, hvarför en redogörelse därför här torde vara på sin plats.

Vi hafva sett, att under den tid, då redarne hade att befara konfiskation, dessa själfmant erbjödo sig att inleverera guldet och silfret till mynten och framställde det allmännas fördel häraf såsom en anledning, hvarför deras företag borde gynnas af regeringen. När senare sydhafshandeln började antaga betydande proportioner, blef det uppenbart, att den sålunda förespeglade vinsten kunde göras till en viktig faktor i statsfinanserna, och åtgärder vidtogos för att på förmånligaste sätt tillgodogöra sig densamma. Allt ifrån början af år 1706 kunna vi fullständigt följa dessa åtgärder, tack vare de talrika handlingar i ämnet, som publicerats i den stora samlingen af de franska finansminist-rarnes korrespondens.1

»Ni vet», skrifver finansministern Chamillart till intendenten i Bretagne, M. Ferrand, d. 22 april 1706, »att man ej kan egna nog uppmärksamhet åt angelägenheten, att alla valutor i guld och silfver blifva förda till myntverken». Därför hade man, med utfärdande af förbud mot deras försäljning till öfverpris (surachat) åt enskilda och export utomlands, såsom lockelse för ägarne, vare sig dessa vore franska undersåtar eller spaniorer,

som med de franska skeppen återvände från Peru, fastställt ett inlösningspris, som vore minst lika fördelaktigt som hvad som kunde erbjudas dem i England eller Holland. Inom kort hade man dock funnit, att detta inlösningspris, 34 livrés för en mark i spanska piaster,

1 Correspondance des contrôleurs généraux des finances avec les intendants des provinces, publ. par A. M. de Boislisle, T. 2, Paris 1883, n:os 1011, 1156, 1173, 1202, 1378; T. 3, Paris 1897, n:os 170, 357, 627.hvilket vore något högre än det verkliga silfvervärdet, skulle medföra förlust för den franska kronan, om utmyntningen skedde i större myntstycken, écus, hvarför det föreskrefs, att betalning for de inlämnade valutorna skulle gifvas endast i myntstycken om 10 sols, uppenbarligen därför att det större remediet på det mindre myntet skulle täcka förlusten. Den i nämnda form erbjudna förmånen innebar emellertid föga lockelse för köpmännen; den långa tid, som utmyntningen af de mindre myntstyckena kräfde, och det häraf förorsakade dröjsmålet med betalningen uppvägde mer än väl vinsten på inlösningspriset. Finansministern fann då på en annan utväg: inlösningspriset höjdes till 35 livrés, ja för en kortare tid ända till 36 livrés, men samtidigt stadgades, att endast hälften af de inlämnade beloppen skulle betalas i klingande valuta i mån som utmyntningen hunne verkställas, under det att för den andra hälften skulle utgifvas »billets de monnaie», betalbara i Paris efter 3 månader. »Ni inser väl», skrifver Cha-mellart i ofvan citerade bref, »att det icke funnes någon anledning för prisets höjande till detta belopp, som är betydligt högre än myntverkets tariff och öfverstiger valutornas verkliga värde, om ej konungen härigenom ville utöfva en välgärning, för att själf omedelbart komma i besittning af valutorna ock göra de enskilda skadeslösa för förlusten genom betalningens fördröjande.»

Den »bénéfice», som konungen så ädelmodigt dekreterade på en gång åt sig själf och åt sina undersåtar, förmådde emellertid de senare ej uppskatta. Det slags kreditpapper, som kallades »billets de monnaie», hade från det de först utgåfvos, år 1701, fallit i värde och medförde vid denna tid (1706) för sina innehafvare en förlust af 10 %\ så länge valfrihet var medgifven, var det därför bättre för köpmännen att taga det lägre lösningspriset af 34 livrés än det högre under ofvannämnda villkor.

Det dröjde emellertid ej längre än till december detta samma år 1706, innan valfriheten blef upphäfd. Nya laddningar af ädla metaller hade under tiden anländt från Söderhafvet, och det visade sig förenadt med de största svårigheter så väl att konstatera deras belopp som att hindra ägarne att undandraga dem ommynt-ning. Man tillgrep därför strängare åtgärder: påbud utfärdades, att de ankommande fartygen skulle visiteras, lastrummen förseglas och intet guld eller silfver få landsättas, innan förbindelse afgif-vits om leverans till myntet. I de villkor, som nu därför fastställdes, återgick man till lösningspriset 34 livrés, men sökte bereda en ersättning för det våldsamma ingreppet i de enskildas handlingsfrihet, dels genom bestämmelsen att den kontanta hälftenaf lösningssumman åter skulle få utbetalas i écus, dels att den andra hälften skulle gäldas genom »promesses des fermiers généraux sur la caisse des emprunts», hvilka förbindelser voro betalbara på ett år och 18 månader samt löpte med en ränta af 10 %. Härigenom beröfvades alltså de enskilda möjligheten att mot ett lägre lösningspris kontant utfå *hela* de inlämnade beloppen, och i själfva verket upptog staten af dem ett tvångslån, som delade öde med alla andra dylika från dessa den finansiella förvirringens tider, att ingå i den allmänna statsbankrutten. Allvarliga varningsord uttalades också mot åtgärden, som man förutsåg blott skulle leda till underslef, och finansministern ansåg sig böra beledsaga meddelandet om densamma till redarne i Saint Malo och La Rochelle med en kraftig vädjan till deras fosterlandskänsla och en hänvisning till de kraf, som de brydsamma tiderna ställde på det allmänna — »under vanliga förhållanden skulle man lämnat dem fritt att förfoga öfver valutorna efter behag till affärernas utvidgning». Bakom dessa urskuldande framställningar skymtade dock hotet om, att det stode i konungens skön att tillämpa sina företrädares och sina egna tidigare ordonnanser, enligt hvilka all importerad ädel metall skulle lämnas till utmyntning efter myntverkets taxa, hvarför han, då nu så icke fordrades, kunde hafva anspråk på vederbörandes tacksamhet.

Man kunde vänta, att genom dessa bestämmelser förhållandena åtminstone skulle hafva inträdt i en viss stabilitet, som är grundvillkoret för alla sunda affärer, men så var ingalunda händelsen. Redan i mars 1707 förbjöds utbetalningen i écus-stycken, och senare under samma år sänktes lösningspriset per mark af de spanska piastrarna först till 33 livres och ytterligare, åtminstone i vissa fall, därunder.

Af det anförda framgår huru förhållandena, under trycket af franska kronans växande finansnöd, utvecklat sig för sydhafshandeln från den tid densamma tog sitt egentliga uppsving och intill ankomsten af Chaberts eskader, hvarvid dock ej borde lämnas utom räkningen de förvecklingar, som framkallades af föregående och under tiden vidtagna förändringar i myntvärdet, en faktor som är alltför komplicerad för att jag skulle våga mig på någon framställning af densamma.

De betydande belopp, som Chabert hemförde, satte nu helt oförmodadt i franska regeringens hand ett medel att utföra en af dessa kortsynta finansoperationer, som fordom voro alltför vanliga i nästan alla stater, då nöden tvang att tänka blott på tillfredsställandet af stundens behof, utan vilja eller förmåga att inseföljderna för framtiden. En allmän myntkonvertering påbjöds d. 14 maj 1709; det därför officiellt anförda motivet var visserligen berättigadt, då den afsåg att bringa ur rörelsen de massor af mynt med olika balt och valör, som då cirkulerade, men sättet, b varpå den genomfördes, var så mycket mera fördärfligt. Därmed förenades nämligen en myntförsämring, våldsammare än vid någon föregående åtgärd af liknande slag. Ej nog med att det nya myntets valör ökades utan motsvarande förbättring af dess inre värde, man gick t. o. m. den motsatta vägen och nedsatte dess halt. Vi beböfva ej bär sysselsätta oss med detaljerna af denna operation, ej heller med dess följder för staten och de enskilda:1 den förra blef visserligen för ögonblicket räddad ur sin förlägenhet, och de senare, åtminstone de större affärsmännen, uppfunno snart medel, hvarigenom förlusten neutraliserades eller i vissa fall förvandlades till vinst.

Hårdare torde dock knappast några hafva drabbats än de köpmän, som insatt kapital i den redan på så många sätt trakasserade sydhafshandeln. De villkor, som erbjödos dem för den tvångsvis ålagda utmyntningen, voro redan i sig själfva nog betungande: lösningspriset sänktes nämligen till 32 livrés, hvaraf den ena hälften skulle betalas i écus omedelbart efter ommynt-ningen, den andra i assignationer på >säkra fonder» löpande med i Paris gällande ränta, men då den kontanta betalningen utföll i myntstycken, som visserligen 'buro det fiktiva prägelvärdet af 5 livrés, men som i verkligheten ej voro så mycket värda som de mynt, hvilka några månader tidigare gällt endast 4 livrés 8 sols, och då »säkerheten» af statens förbindelser redan länge visat sig minst sagdt otillförlitlig, så kan man med skäl betvifla, att redame och köpmännen, såsom det påstods vid hofvet,2 voro nöjda med arrangementet.

Af en handling, som tillfälligtvis kommit i mina händer,5 framgår, att de åtminstone ej helt och hållet frivilligt underkastade sig de kungliga villkoren. Vid eskaderns ankomst ansåg man sig nämligen böra vidtaga utomordentliga mått och steg för * *

1 Se härom Forbonnais, anf. arb., T. 2, b. 203—212.

* Journal de Dangeau, T. 12, s. 385.

9 Ett originalbref, inköpt hos den antikvariake bokhandlaren E. Dufossé i Paris, i hvilkens katalog (»Americana», n:o 55833) det utbjöds med de lockande tilläggen: »trés belle et intéressante lettre» — »cnrieux détails»! Brefvet, som är dateradt Marly den 17 april 1709, är egenhändigt undertecknadt af statssekreteraren grefve db Pontchartrain och riktadt till en M. Bory, hvilken vid sidan af chefen deltagit i expeditionens ledning såsom knnglig kommissarie.att hindra, att något af den dyrbara lasten undandoldes. Intendenten i Bretagne, M. Ferrand, sändes till Port Louis för att personligen öfvervaka valutornas aflämnande, och den kungliga kommissarien på flottan anbefalldes att på allt sätt verka för samma ändamål; han skulle använda löften och hotelser, utfråga manskapet och officerame, ja t. o. m. begagna sig af förefintliga misshälligheter mellan dessa, på det att intet måtte undslippa honom.1

De stackars sydhafsredarne stodo alltså inför den myntkon-vertering, hvartill de själfva ofrivilligt gifvit anledning, i vida ofördelaktigare ställning än andra medborgare, ty dessa kunde åtminstone gömma undan sina redbarheter för att undvika förlusten på ommyntningen. Resultatet af de kungliga agenternas åtgärder föreligger i följande uppgift om leveransen till de respektive myntverken:2 3

Paris.................... 231,500 piaster

Rennes.................. 2,370,069 >

Nantes.................... 620,716 »

Samma 3,212,285 piaster.

Skillnaden mellan detta belopp och det deklarerade® förklaras dels af den nedan omtalade afgiften till spanska konungen, dels däraf att åtskilliga personer lyckades åt sig utverka befrielse från aflämningsskyldigheten till myntet; sålunda medgafs fri passage till Spanien för 13000 écus i piastrar, som för jesuitordens räkning hemförts af tvenne ordensbröder.4 Olyckligare gick det för en i Barcelona bosatt anhängare till ärkehertig Carl, ty på ett honom tillhörigt belopp af 6000 piaster lade man beslag å spanska konungens vägnar.

Det är ofvan nämndt, att den spanska konungens andel af eskaderns last var jämförelsevis ringa, och detta var äfven för

1 Det beter i det ifrågavarande bref vet: »M. Ferrand egt an Port Louis ponr engager les capitaines et proprietaires des navires revenus de la mer dn Sud à porter leur argent aux hôtels des monnaies. Il fant que vous engagiez les ans et les antres de prendre ce parti et de déclarer avec sincérité la quantité d’espèces qu’ils auront et qui est arrivée en ce port dans les vaisseaux que M. Chabert y a escorté. Il faut que vous mettiez tout en usage pour parvenir à en être informé, que vous employez les promesses et les menaces pour tâcher de découvrir la vérité, que vous interrogiez les équipages et même les officiers et que vous profitiez de la mésintelligence qui est entre eux pour que rien ne vous échappe.»

* État des matières d’argent qui ont été voiturées aux hôtels des monnaies; dat. Lorient d. 15 maj 1709 (marinmiq.).

3 Se ofvan sid. 79.

4 Corresp. des contrôleurs gén. T. 3, n:o 38 not.

\

Ludvig XIV en stor missräkning.1 Vicekonnngen i Peru fick med anledning däraf uppbära skarpa förebråelser för det han ej bättre gjort sin plikt, men denne försvarade sig med försäkran, att det varit omöjligt att på den honom gifna tiden hopbringa mera; också hade, påstod han, fransmännen redan på smuggelvägen bortfört allt silfver från Peru utan att betala den kungliga >quinto», och då han redan med »1’armadille du Sud>, d. v. s. på den vanliga vägen öfver Panama och Puerto Bello, sändt 1,379,000 piaster, så ansåg han sig på femton månader hafva gjort mer än hans företrädare på sexton år, oaktadt tiderna förr varit gynnsammare.2 *

Men om Ludvig XIV i detta fall fann sig besviken i sina förhoppningar, så hade hans sonson i Spanien ännu större anledning till missnöje. Han såg en af sin kronas mest betydande inkomstkällor utsina och skulle dessutom betala kostnaden för konvoj fartygen. Denna skuld vägrade han visserligen att honorera, och för de mistade inkomsterna sökte han vinna ersättning genom fordran, att de franska fartyg, som under förevändning att gå till de franska besittningarna i Amerika begifvit sig till Söder-b af ve t, skulle konfiskeras. En sådan fordran kunde den franska konungen icke bifalla, men han tillmötesgick de spanska anspråken genom att i en arrêt af den 10 april 1709 påbjuda, att för spanska konungens räkning skulle upptagas en tullafgift (induit) af 6 % å alla varor, som till Frankrike infördes från Söderhafvet. Denna nya tunga på den redan förut så hårdt beskattade handeln kunde köpmännen naturligtvis icke med jämnmod bära. De protesterade dock förgäfves däremot,8 och deras förhoppning att förordningen om tullen, liksom vid ett föregående tillfälle, skulle stanna på papperet, gick ej i uppfyllelse : beloppet, sam för spansk räkning utkräfdes af redarne för Chaberts eskader, uppgick till 17,976 piaster.4 * * * Den trängande nöd, hvari den spanskä regeringen befann sig, tvang den att genast taga dessa tillgångar i anspråk,

1 Corresp. de Louis XIV avec M. Amelot, 2, s. 133.

* Ofvan anförda bref af Pontchartrain.

* Bref från M. des Caseaux du Hallay i Nantes d. 20 april 1709 {Corresp. des contrôleurs gin. T. 3, n:o 373).

4 État de la recette faite au Port Louis par le commis de M. de Van olles,

trésorier gin. de la marine, à cause de Vindult accordé à S. M. Cathol.; dat. d. 36 april 1709 (marinmin.). Franska konnngen nppgifver indnltens belopp till en

vida högre summa eller omkring 400,000 livres, som dock voro otillräckliga för att

ersätt« kostnaderna för expeditionen {Corresp. de Louis XIV avec M. Amelot, 2, s. 136).

6och beskaffenheten af de därå anvisade utgifterna ådagalägger, att penningebristen sträckt sig till konungens egen hofhållning.1

*

#

På få år hade alltså sydhafsfärdernas förhållande ~ till de franska myndigheterna undergått en väsentlig förändring. Från att ha varit förbjudna, på sin höjd tolererade eller i hemlighet understödda, hade de blifvit en insats i Frankrikes finansväsen, som man visserligen, af hänsyn till internationella förhållanden, ej kunde öppet erkänna, men som man dock ansåg sig böra med alla medel befordra.2 * * * * * Redan i det förslag till stat för 1707, som finansministern Chamillart ingaf till konungen i oktober föregående år, var bland inkomsterna beloppet af det guld och silfver, som väntades från Indien och Söderhafvet,8 9 upptaget till 20 millioner livrés, en summa hvars betydelse ådagalägges däraf, att den utgjorde omkring 117*% af hela inkomstbudgeten; också ansåg sig ministern särskildt böra framhålla denna post såsom den, hvarpå han företrädesvis grundade sin förhoppning att kunna minska den betydande statsbristen. Vi känna ej huru denna beräkning slog ut för nämnda år, men hafva ofvan sett, att samma inkomsttitel år 1709 verkligen steg till ett så högt belopp, att den förklarades hafva inneburit en räddning för staten.

Obegripligt förefaller det däremot, huru sydhafshandeln, som så hänsynslöst exploaterades för det allmännas räkning, kunnat medföra någon vinst för de enskilda köpmännen. Deras eget påstående, att den var »föga inbringande», motsäges emellertid däraf,

1 Ambassadören Amelot i Madrid begärde omedelbar utbetalning från den

ofvannämnda tullinkomsten af en mängd snmmor, bl. a. ett pensionsbelopp för den

ryktbara prinsessan des Uesins, spanska drottningens »camarera major», och 10,150

livres åt »la dame de la Salle, qui a servi la reine d'Espagne durant ses conches»

(bref fr. Amelot d. 27 mars o. 20 maj 1709 i marinmin.). Den senare tyckes ha,

fått vänta länge på sin betalning, ty infanten don Luis föddes redan d. 25 aug. 1707.

* Ludvig XIV skrifver d. 25 april 1707 till sin ambassadör i Madrid: »Les plaintes que les Espagnols établis dans le Pérou renouvellent sur mes Bujets dans la

mer dn Sud ne vous auront pas été nouvelles; il vous sera facile aussi de faire voir, lorsqu’il en sera question, combien il serait à souhaiter que mon royaume pût retirer de ce commerce des secours plus abondants, puisqu'ils seraient employés à la defense de l’Espagne et au maintien dn droit du roi mon petit-fils. La nécessité de soutenir la guerre doit faire tolérer des abus, où l’on remédiera facilement aussitôt que la paix générale sera conclue» (Corrcsp. avec M. Amelot, 1, s. 196).

9 »Piastres et matières d'or et d’argent prises au lieu de billets de monnaie sur les vaisseaux qui doivent revenir des Indes et de la mer du Sud» (Corresp. des contrôleurs gén. T. 2, s. 475).att de utsände sina skepp i ständigt

växande antal till de sydamerikanska farvattnen och att rättigheten att deltaga i dessa rederiföretag betraktades såsom en eftersträfvansvärd förmån.1 En af förklaringsgrnnderna ligger väl i den betydande smuggling, som ägde rum, icke blott i de amerikanska hamnarna, utan äfven, allt öfvervakande till trot9, vid fartygens återkomst till Frankrike. Denna gynnades därigenom, att kontrollen öfver handeln var delad mellan ånans- och marinministrarna, hvilkas agenter sällan samverkade med hvarandra och stundom kunde förmås att bedraga hvarandra i de enskilda importörernas intresse.

I hvarje fall var den tid, hvarmed vi nu sysselsätta oss, syd-hafshandelns lysande dagar. De spridda notiserna i den tryckta litteraturen vittna om de verkligt kolossala rikedomar, som därigenom infördes i Frankrike. Som exempel må anföras de underrättelser jag lyckats sammanställa om några öfriga af denna tids expeditioner.

* *

*

Skeppet »Notre-Dame de l’Assomption» från Saint Malo, fördt af en bland denna stads berömdaste sjömän, M. Alain Porée,* lämnade hemorten d. 28 jan. 1708. Fartyget var beväradt med 44 kanoner och hade 202 mans besättning. Efter att hafva an-lupit llha de S. Catharina på Brasiliens kust, där man under strid med portugiserna, som då äfven hörde till Frankrikes fiender, förlorade 14 man i döda och sårade, passerade man den 16 juli utmed Falklandsarkipelagens nordöstra sida, dock utan att, på grund af felaktig ortbestämning, i det sedda landet igenkänna något af dem som den tidens kartor utvisade; Porée trodde sig

1 Den 16 febr. 1706 begär biskopen i Nantes finansministerns tillåtelse att sända ett fartyg till Söderhafvet — »ne vant-il pas autant au Roi que je gagne qnelqne chose, que des marchands de Saint-Malo on de Nantes?» Han och hans medintressenter skalle vara »lyckliga» att få ntbyta den hemförda lasten mot 10-sols-stycken och billets de monnaie. Detta oaktadt blef hans begäran afslagen (Corresp. des contr. gén. T. 2, n:o 975). — M. de Saint-Aulaire, lieutenant général en Limousin, inberättar d. 28 nov. 1711, att några snpplikanter i Anxerre erbjudit honom en ansenlig gåfva, som han ädelt nog tillbakavisat, och tillägger: »vous ponrriez m’en dédommager en accordant à nn de mes amis la liberté de faire vers le Snd quelque nouvelle découverte. La grâce est considérable; mais c’est de celles-là qu’il vous convient de faire» (anf. arb. T. 3, n:o 1184).

* Se hans biografi hos Cunat (anf. st. s. 153—170), som om honom säger: »Parmi les capitaines qui se signalaient le plus alors Alain Porée figurait en première ligne».vara 100 lieues öster om de öar, som sågos af franska fartyg år 1706.1 * 3 På Freziers karta öfver dessa oupphörligt nyupptäckta öar har namnet »Côte de l’Assomption» blifvit infördt till minne af Forées färd.* Försöket att dublera Kap Horn misslyckades emellertid, ty på höjden af ofvannämnda öar anfölls man af så hårdt våder, att skeppet måste vända för att vid Montevideo i La-Plataflodens mynning låta den af skörbjugg medtagna besättningen hämta nya krafter och afvakta en gynnsammare årstid. Här befann sig Porée i slutet af oktober 1708,8 och antagligen begagnade han den närmaste tiden, dessa trakters sommar, för att förnya sitt försök att passera Amerikas sydspets. Detta lyckades nu, ehuru han var nära att sammanstöta med ett af de för det antarktiska hafvet karakteristiska isbergen.4 Vid Chiles och Perus kuster tillbragtes tiden ända till jan. 1710, då hemresan kring Kap Horn anträddes. På färden öfver Atlanten uppbringades, d. 19 maj, ett engelskt fartyg på väg från Lissabon till Virginien, och efter det man för att uppfriska besättningen anlupit Placentia Bay på New Foundland,5 6 * skedde återkomsten till Saint Malo d. 28 aug. 1710. Den last, som Porée hit medförde, uppgick till det betydande värdet af 12 millioner livres i silfver samt 600,000 livres i varor, hland hvilka kakao, tenn och pelsverk särs k ild t omnämnas.'

Ungefår samtidigt anlände från Söderhafvet ännu ett rikt lastadt fartyg till Frankrike. Om dess resa har jag emellertid, ej kunnat finna något annat än en notis om hemkomsten, som de båda förut flera gånger citerade hofkronikörerna, markis de Sour-ches och markis de Dan ge au, funnit värd en plats bland anteckningarna om konungens dagliga lif och återgifvandet af de mer eller mindre sanna rykten, som voro gängse bland hans omgifning. Denna notis, tämligen lika lydande hos dem båda, innehåller, att den 2 sept. 1710 anlände till Marly en officer, som tillhörde befälet på ett till Brest nyss från Söderhafvet anländt fartyg. Detta, hvars förnämsta redare voro de båda förut omtalade köp-

1 Se ofvan sid. 68. — Jfr Dom Pbbnbtty, Journal hiat. d'un voyage fait aux isles Malouines en 1763 & 1764. T. 1, Berlin 1769, s. 6 not.

* Jfr Frezieb, anf. st. s. 264.

3 Feülllée, Journal, s. 263; Voyage de Marseille à Lima, s. 122.

* »Un grand banc comme nne côte» (Frbzibr, anf. st. a. 261). Blott tvenae säkra iakttagelser af antarktiska isberg äro från föregående tid bekanta; jfr Karl Fbickeb, Die Entstehung und Verbreitung de.8 antarktischen Treibeises, Lpz.

1893, a. 12—14.

6 »Relâche ordinaire des vaisseaux ipalouins revenant des mers du Sud en

France», säger Cunat (anf. st. s. 169), en uppgift som jag icke sett bekräftad på

något annat håll och som, på grund af den långa omvägen, torde böra betviflas.männen i Saint Malo, Lépine Danican och de la Lande-Magon, medförde utom annan last nier än 2 millioner piaster i silfver.1

Importen af så betydande rikedomar väckte knappast mindre uppseende än ankomsten af Chaberts eskader. * * Så fort intendenten i Bretagne M. Ferrand genom en kurir fått underrättelse om att »l’Assomptiou» kastat ankar i Saint Malos hamn, begaf han sig dit försedd med speciella order från finansministern. Han öppnade genast underhandlingar med redaren M. de la Lande-Magon, kaptenen M. Porée och sekonden M. DE Saint-Joüan angående dispositionen af den dyrbara lasten, men möttes härvid af antagligen ej oförutsedda svårigheter. Dessa gällde särskildt till-lämpningen af det kungliga påbudet om upptagande af 6 % »induit» för spanska konungens räkning. Anspråken härå hade samtidigt förnyats af spanska ambassadören, hertigen af Alba, under framhållande af de gamla påståendena, att intet främmande fartyg hade rätt att segla på Söderhafvet, än mindre att utföra silfVer och guld från Spaniens indiska besittningar. Häremot invändes visserligen från fransk sida, i öfverensstämmelse med redames föreställningar, »att ingen smuggling ägt rum hvarken vid in-eller utförseln, att fartygen öppet sålt sina varor, att bétalning därför gifvits dem med de kungliga spanska ämbetsmännens vetskap, och att de slutligen på platsen fått i afgift till Hans katolska Majestät betala 18 % af de införda varornas värde, och att det icke vore rättvist att efter denna första beskattning pålägga en andra i Europa Under namn af induit.» Denna ståndpunkt ansågo sig emellertid icke de franska myndigheterna kunna fast-hålla under fortgången af underhandlingarna med den spanska ambassadören, och M. Ferrand fick befallning att affordra redaren och kaptenen en förteckning på samtliga intressenterna i företaget för att den ifrågavarande tullafgiften skulle kunna af dem uttagas. Men härvid rönte han ett hårdnackadt motstånd. M. de la Lande-Magon skref till finansministern: »Ni är visserligen herre öfver våra ägodelar och allt hvad vi hafva dyrbarast, men

1 Mémoires de Sourches, T. 12, s. H42; Journal de Dangeau, T. 13, 8. 237 — Det torde ej vara omöjligt, att det ifrågavarande fartyget var detsamma som »l’Assomption». Hvad som talar däremot är, att det sistnämnda anlände till Saint Malo, nndet det att det förra skall hafva inlnpit i Brest, samt att M. de Tobcy i sin nedan citerade journal talar om två från Söderhafvet återkomna skepp.

• Den följande framställningen är grnndad dels på de talrika handlingar i ämnet, som återgifvas eller refereras i Correspondance des contrôleurs gén. des finances, T. 3, n:o 864, dels på dagboksanteckningar af franska utrikesministern markis db Tobcy, den store Colberts brorson (Journal inédit, pnbl. par F. Masson, Paris 1884, s. 272).mina affärers nuvarande ställning betaga mig helt och hållet förmågan att efterkomma edra befallningar. Jag har afsett dessa medel for att betala mina skulder och honorera mina förbindelser, och då för öfrigt skeppet var nära att förlisa vid inseglingen i hamnen och jag själf för tillfället var frånvarande i Port Louis, så hafva redan besättningen och passagerarna bortfört sina effekter, och lasten har genast blifvit utlämnad åt intressenterna». Oaktadt redaren ytterligare hänvisade på den förlust man lidit genom resans långvarighet, som ökats genom sex månaders kryssning efter engelska kapare1 i de peruanska farvattnen, h varför man snarare borde kunna fordra ersättning än själf affordras betalning, så hjälpte inga föreställningar: då de la Lande och Porée förnyade sin

vägran att efterkomma den ofvannämnda befallningen, blefvo de insatta i fängelse på slottet i Saint Malo.

Denna stränga åtgärd väckte ett oerhördt uppseende i staden. Köpmännen därstädes förenade sig i en gemensam protest, och åtskilliga andra personer ingåfvo allvarliga föreställningar. Såsom exempel på det djärfva språk man kunde tillåta sig äfven under Ludvig XIY:8 enväldiga regemente, må anföras hvad M. Moreau, deputerad för Saint Malo i Conseil de commerce, yttrar i denna angelägenhet. I bref till finansministern af d. 4 okt. 1710 skrif-ver han:

»Detta förfarande må framhållas för Eders Excellens sådant det verkligen äT, nämligen egnadt att verka nedslående på alla köpmän i riket, ty om ni icke finner för godt att man far till Söderhafvet, att man där afsätter landets manufakturvaror, att man i utbyte därför hemför silfver, att man med detta silfver skaffar sysselsättning åt våra arbetare och öfverflöd på klingande valuta — nåväl, då skall man icke fara dit. Men jag kan icke tro, att ni har någon del i ett påbud af detta slag. Jag bönfaller om tillåtelse att säga eder, att det är emot folkrätten och i hög grad farligt. Detta exempel skall komma äfven de oskyldigaste att bäfva. Ty hvad är väl mannens brott? Det är att icke vilja afstå 6 % af en egendom, som han förvärfvat genom att trotsa risken äf handelskonjunkturerna, af hafvet och af fienden! Att fängsla en man, som i staden Saint Malo åtnjuter ett sådant anseende, är en sak, som skall medföra olycksdigra följder,2 då han ensam betydligt bidrager till handelsomsättningen i landet genom vidsträcktheten af så väl hans egna penningeaffärer som af deras, *

1 Uppenbarligen afses härmed Woodes Rogers' eskader, hvarom mera nedan.

* »Chose d’an terrible exemple».hvilka hysa förtroende till honom och hvilka ftro lika många som de som känna honom. Om han skulle draga sig tillbaka från affärerna och om efter hans föredöme tjugo andra personer i staden skulle göra detsamma, så skulle för visso hela landet röna inflytande däraf.»

Konungen, som i de båda männens vägran såg ett öppet trots mot sin myndighet, gillade emellertid de vidtagna åtgärderna och synes härvid hafva följt M. de Pontchartrains råd, hvilken fortfarande gaf prof på sitt afvoga sinnelag mot sydhafshandeln. De grunder han nu anförde voro hänsyn till konungen af Spanien och den spanska nationen, som skulle kunna tro, att man ej hade allvar med beviljandet af den hjälp, som blifvit begärd och som skulle användas för utrustandet af en sjöexpedition af högsta vikt, hvar-till medel ej på annat sätt syntes kunna anskaffas.

Efter en vidlyftig brefväxling och förnyade muntliga underhandlingar mellan M. Ferrand och de fängslade blefvo dessa ändt-ligen lössläpp ta mot det att de åtogo sig att betala en indult af 4 % å ett belopp, som nedsattes till inemot 3,900,000 livrés, antagligen den summa hvarmed redaren och kaptenen voro personligen intresserade i företaget. Beslutet härom fattades i konseljen på yrkande af finansministern Desmaretz, men meddelades vederbörande endast under hand, antagligen för att ej väcka anstöt hos spanska regeringen, som i alla fall fick åtnöja sig med en ringa del af den förväntade tullinkomsten. '

Det belopp af 162,680 livrés, som M. de la Lande slutligen fick betala, skulle, såsom ofvan nämnts, användas för utrustning af en viktig sjöexpedition. Denna afsåg att ännu en gång i Västindien afhämta galeonflottan samt konvojera densamma till Spanien, och å nyo lämnades detta maktpåliggande uppdrag åt den bepröfvade amiral Du Casse. Om huru hans expedition förbereddes upplyser oss markis de Torcy i sin journal.

»I enlighet med det i konseljen fattade beslutet, gaf konungen sina befallningar åt Blécourt (hans envoyé i Madrid). Han skref till honom, att han för Du Casse’s räkning skulle af spanska konungen begära en order ställd till amiralen öfver galeonerna, att denne skulle låta öfverflytta silfret på de franska skeppen; vidare en särskild order, som ej skulle öfverlämnas till nämnde amiral förrän på hafvet, att fartygen skulle föras till iranska hamnar; och slutligen en fullmakt för Du Casse att, om det blefve nödvändigt, taga befälet i staden Santo Domingo och där låta inlägga en fransk garnison.»

sijr

FE^RMFÎ

\&VX A XT(e

a Jjiijne

parti* éb..jyMtlêfi&k OuayA/jt*** PoaS-h

I al eiiv+a

Jptr^ng Sayt

JO

Car*e*3 /. d* fit 7>t#i < Ar

Yitp>*e+ R.

vOma2.

^Kinsœr' Uî *

\\V V

' ' V V .

Caffau

kVà IVI <•

û»<ii*l ¿-p •'•Jt*' f'k S!

\ îPkrott <} ;

X » ► ^ /i

20\

7'itc,\de Li *rtfrra,

T i// A»/

*

/ dt6 *ua.ji*

Tropique du Capricorne yiÜ^R.em //yV: --y

* \AtrLaiphen

| O\ /P'

[AJV1 El^H^U K jMEKID10N£

Sr,,^r na^KU*.

FetÀ* _ —- * ^ *r A V f * y

fc i. i^J^lBÏÎe /ua/j.

Céouimht lo

/ /b FerruLndts J '^X7*JÎ»*»pr-it

t, & v*lf>*rM Sydamerika

1714.Man torde knnna anse för gifvet, att det sätt, hvarpå äfven denna angelägenhet sålunda ordnades, var föga egnadt att väcka belåtenhet hos den spanska regeringen, men för Filip V var det nu ingalnnda lägligt att mot Frankrike förfäkta verkliga eller förmenta rättigheter, ty i dessa dagar måste han, för andra gången förjagad från sin hufvudstad, på det bevekligaste bönfalla hos sin farfader om hjälp mot medtäflarens öfvermäktiga vapen.

Angående utgången af Du Casse’s expedition må här endast tilläggas, att han afseglade från Brest i slutet af mars

1711 med tre örlogsfartyg, sammanträffade i juni med de spanska galeonerna i Cartagena och öfverflyttade där, jämlikt sina order, deras silfver-laster på sina egna fartyg. Att detta var välbetänkt visade sig inom kort: ett par dagar efter det den förenade flottan den 3 augusti lämnat nämnda hamn, mötte den en öfverlägsen engelsk eskader, som skyndade att anställa jakt på de spanska skeppen, under det att Du Casse lyckades föra sina egna i säkerhet. Med dessa anlände han i februari 1712 välbehållen till Coruaa, medförande omkring 5 Va mill. piaster åt Spaniens konung och mer än 2 Va mill. tillhörande enskilda spanska passagerare. »Aldrig har en nyhet blifvit mottagen med större glädje,» skrifver en samtida, och spanska konungen visade sin erkänsla för den lyckade bedriften genom att tilldela Du Casse sitt högsta utmärkelsetecken, gyllene skinnets orden.1

* * *



En synnerligen vinstbringande expedition var också den, som leddes af den förut omtalade kaparekaptenen Jean Doublet från Honfleur.2 Såsom chef å skeppet »le Saint Jean Baptiste*, 36

1 Det var den utmärkte sjömannens sista expedition till Amerika; han afled d. 25 juni 1715.

* Doublets egen berättelse om färden finnes i en handskrift i Ronen (archives

departamentales de la Seine Inférienre). Denna, hvarom jag haft tillfälle att taga en flyktig kännedom, har icke blifvit offentliggjord, hvaremot M. Charles Bréard publicerat en annan del af samma manuskript, innehållande DoubletB journal under hans tidigare korsarlif och under en expedition i Asientokompaniets tjänst (se: Journal dit corsaire Jean Doublet de Honfleur, publ. par Charles Bbéard, Paris 1883, s. 21). — Upplysningar om Doublets resa från Marseille till Valparaíso finnas också inströdda i pater Louis Feuillée’s nedan närmare omtalade journal. — Ännu en berättelse om resan ingår uti en 1720 i Paris utkommen bok med titel: Voyage de Marseille å Lima et dans les autres lieux des Indes Occidentales. Par le

Sieur D***. Enligt dedikationen är författaren en viss M. Dürret, hvilken i före-kanoner, 175 mans besättning ocb 500 tons dräktigbet, lämnade ban Marseille den 14 dec. 1707. Då den för Söderhafvet afsedda lasten uppgick till det betydliga värdet af 700,000 livres, ansåg man rådligast att till skydd mot de på Medelbafvet kringsvärmande engelska och holländska kaparne söka konvoj af en örlogs-man. En lycklig tillfällighet gjorde, att man i Toulons hamn träffade ett franskt kaparefartyg, »l’Heureux Retour», fördt af en marinoffîcer, M. de Lambert, färdigt att löpa ut på kryssning. Med denne öfverenskoms, att han för ett belopp af 40,000 livres, som kontant utbetalades, skulle konvojera »le Saint-Jean» till Kap Spartel, och än ytterligare förmåner visste konvoj skeppets kapten att betinga sig såsom ersättning för det dröjsmål, som förorsakades däraf, att Doublet, för att reparera ett inträffadt haveri, måste anlöpa först Cagliari och sedan Malta.

Färden fortsattes öfver Medelhafvet under ständig fruktan för kapare, hvilkas anfall man ett par gånger endast med knapp nöd lyckades undkomma. Först den 9 maj 1708 — således efter fem månaders färd — befann man sig i Gibraltar sund, den öfverenskomna platsen för de båda fartygens skilsmässa. Doublet hade just låtit fira ned sin båt för att personligen taga afsked af sin beskyddare, då plötsligt i kvällens skymning tvenne segel varskoddes. Lambert tillropade blott Doublet att söka rädda sitt eget fartyg, och angrep därpå oförväget en af de båda öfvermäktiga fienderna — de voro engelska örlogsskepp om 60 och 72 kanoner — hvilken han snart ansatte så hårdt, att det andra fartyget måste af stå från att förfölja sydhafsfararen för att skynda kamraten till hjälp. På ett af stånd af en knapp mil bief nu Doublet, utan att till följd af stiltje kunna ingripa, vittne till en sex timmars nattlig strid, som slutade med att det franska fartyget i sjunkande tillstånd måste stryka flagg.* 1 Engelsmännen voro dock

talet tillkännagifver, att han grundat sitt arbete p& en relation af en M. Bachelier, som antagligen haft anställning som skeppskirnrg under resan. Förmodligen är det foga mer än de ytterst knapphändiga notiserna om själfva färden, som härstamma frän denna källa, nnder det ntgifvaren själf från hvarjehanda håll fyllt boken med skildringar af länder och folk, hvilka till en del aldrig besökts af den egentlige författaren, ehurn företalet vill låta påskina sådant. För de många i arbetet förekommande orimligheterna har ntgifvaren redan af pater Labat (i

företalet till dennes Nouveau voyage aux isles d'Amérique, Paris 1722) blifvit tagen i sträng npptnktelse.

1 Doublet omtalar händelsen på följande sätt: »Jusqu'à onze heures et demi nous voyons sans cesse les éclairs des dites canonnades : ainsi nous n'avons pu savoir le succès de cette malheureuse rencontre, que je crois trop fatale pour le pauvre M. de Lambert et son équipage, qui se sont sacrifiés pour nous faire échapper et les autres.»så illa tilltygade, att de ej kunde tänka på att angripa Doublet, som ostörd fick fortsätta sin färd. Äfven vid Canarie-öarna undgick denne endast genom en skicklig manöver några fientliga kryssare, och anlände sedan utan vidare äfventyr d. 1 aug. 1708 till La-Plataflodens mynning. Här dröjde man ända till d. 3 dec. för att afvakta den gynnsamma årstiden att passera Kap Horn. Nyårsdagen 1709 uppnåddes den högsta polhöjden, 59° 50' 8. br., söder om Eldslandet, och efter en särdeles snabb och lycklig resa kastades ankar i Concepcion d. 21 jan. Då besättningen under färdens senare del blifvit svårt angripen af skörbjugg, måste man här landsätta större delen af manskapet, men sedan de sjuka efter en månads landvistelse återvunnit hälsan, fortsattes resan norr ut, hvarunder man besökte Valparaiso, Coquimbo, Cobija, Rio Loa, Arica, Ho, Pisco och Callao, öfverallt afsättande de från Frankrike medförda handelsvarorna. Först efter ett helt års förlopp vände man, d. 15 jan. 1710, stäfven mot söder, anlöpte åter en del af de förut besökta platserna för att indrifva där utestående fordringar, samt lämnade för alltid Chiles kust med afresan från Concepcion d. 23 dec. 1710. Besättning och passagerare, bland dessa manskapet på ett i Peru försåldt franskt fartyg, räknade då ej mindre än 230 personer; till munförråd för ett så stort antal hade man tagit ombord 22 oxar, 80 får, 1500 höns och åtskilliga svin, och till vattenförrådets storlek kan man sluta däraf, att den dagliga åtgången var 4 fat (barriques).1 * Då fartyget var hårdt medtaget af den långa färden, var man ej utan farhågor för hemresan, men så väl Kap Horn som Le-Mairesundet passerades lyckligt i jan. 1711, och kort därefter seglade Doublet helt nära Falklandsöarna, men af hölls från att intränga i Falklands-sundet vid anblicken af grund och blindskär.1 Efter ett kort besök i Cayenne återkom expeditionen till Port Louis den 22 därpå följande april. Doublet hemförde då på sitt fartyg det betydande beloppet af 635,000 piaster i myntadt och omyntadt guld och silfver,3 hvarjämte en ytterligare summa blifvit hem-

1 Feuillée, Journal, T. 3, b. 62.

3 Se: Frezier, anf. st. b. 264. De nämnda öarna tyckas hafva tilltalat Doublet, ty vid sin pä senare åren författade journal bar han fogat en Relation de la nouvelle découverte des îles Cebaldes et à quoy elles pourvoient estre utiles, hvaruti tanken på en kolonisation framkastas. Äfven denna relation är outgifven. Se: Journal de J. Doublet, s. 22.

3 I Doublets »déclaration», daterad den 22 april 1711, heter det, att han förde ombord på sitt fartyg »tant en pignes, barres que piastres la quantité de 170,000sänd med ett fartyg, som några månader tidigare anländt till Saint Malo.

*

*

#

Vida mera minnesvärd än för den materiella vinningens skull är Doublets förd därigenom, att på densamma medföljde en af Frankrikes första vetenskapliga forskningsresande.

Det har blifvit sagd t,* 1 att året 1669, då Jean Dominique Cas-sini kallades från Bologna att öfvertaga ledningen af Parise r-obeervatoriet, betecknar början af ett nytt tidehvarf i geografiens historia — de vetenskapliga forskningarnas. Den förut hart när olösliga svårigheten att bestämma den geografiska längden hade Cassini öfvervunnit genom sina beräkningar af Jupiterdrabanter-nas rörelse, och för att praktiskt tillämpa denna viktiga upptäckt och därigenom bereda en fast grund för kartografien, hvars osäkerhet särskildt sjöfararne haft rik anledning att beklaga, utsände han lärjungar till olika delar af världen. En af de hängifnaste och, om icke den snillrikaste, så säkert den flitigaste af dem alla var pater Louis Feuillée.2 Uppvuxen i de fattigaste omständigheter inträdde han i minimernas ordenssamfund för att därigenom fä tillfälle att tillfredsställa sitt kunskapsbegär. Företrädesvis matematik och astronomi intresserade honom allt ifrån ungdomen,

piastres pour le compte des armateurs du vaisseau, ci................. 170,000 p.

Sur laquelle somme je suis obligé suivant les conventions faites à Marseille de payer 47- à 48,000 p. pour les salaires des équipages en piastres effectives. '

Et pour la pacotille ne le pouvant pas savoir je juge qu’elle pourra

monter de 45- à 50,000 p., cy....................................... 50,000 p.

Plus de divers français et espagnols passagers 410- à 415,000 p., on diverses espèces d’or et d’argent, cy.............................. 415,000 p.

Total 635,000 p.

Et je promets pour ce qui me concerne de les faire porter dans les hôtels des Monnayes du Royaume et d’en rapporter les acquits» (Se: Journal de Doublet, s. 288).

1 O. Peschel, Geschichte der Erdkunde, 2:e Aufl., München 1877, s. 535. Jfr Vivien de Saint-Martin, Hist. de la géogr., Paris 1873, s. 416.

* Om honom se: G. Saint-Yves, Un voyageur bas-alpin, le Père Louis Feuillée iBtUl. de géographie hist. et descript, 1895, s. 302—325). Denna biografi, som företrädesvis grundats pä handskrifter i biblioteket i Marseille, innehäller intet väsentligt nytt om Feuillées båda amerikanska resor; den handlar hufvudsakligen om hans sista, resa till Canarieöarna, 1724, under hvilken han gjorde ortbestämningar pä Tenerife och Ferro samt besteg Piken på förstnämnda ö. Han afled i Marseille i april 1732.och år 1700 sändes han på Cassinis föranstaltande till Levanten för att anställa astronomiska ortbestämningar. Under en ny resa, 1703—6, till Västindien och Centralamerika skydde han ej att för vinnande af samma ändamål färdas i sällskap med tygellösa flibustierer och utsätta sig för alla slags mödor och umbäranden. Oaktadt han redan uppnått en rätt framskriden ålder — han var född 1660 — stod han 1708 beredd att åtfölja Doublet till det aflägsna Söderhafvet, nu i den af honom själf högt skattade egenskapen af »Mathématicien et Botaniste du Roy».

Ändamålet med hans resa angifves bäst med hans egna ord, gifna till svar å den fråga, hvarmed Malteserordens stormästare bemötte hans begäran att på Malta få föra i land de för ortbestämning nödiga instruméntenla. Då nämligen stormästaren sporde om någon förmörkelse vore förestående, svarade Feuillée, »att man nu icke hade behof af några förmörkelser vare sig i månen eller solen, sedan den lärde Cassini för oss yppat longitu-dernas hemlighet, som under så många sekler varit dold för astronomerna, i det han skänkt oss tabeller öfver Jupiter drabanternas rörelser. Jag framställde ytterligare», tillägger Feuillée, »den nytta som allmänheten skulle hämta af de iakttagelser, jag ämnade anställa i den nya världen, i det dessa skulle tjäna till upprättandet af nya kartor, mycket riktigare än de hittills befintliga, på hvilka man funne fel af nära 200 lieues i kusternas förläggning.»1

Så väl de astronomiska observationerna som iakttagelser af mångfaldig annan art har pater Feuillée öfverlämnat åt eftervärlden i tre digra band, utgifna med titeln Journal des observations physiques, mathématiques et botaniques faites par Vordre du Boy sur les côtes orientales de VAmérique Méridionale et dans les Indes Occidentales (Paris 1714, 1725). I den brokigaste blandning förekomma här observationer på Jupiters månar, på hafsvattnet, på barometerstånd och kompassens missvisning, jämte beskrif-ningar af djur och växter, rön vid dissektioner m. m., allt skil-dradt nied den största utförlighet och ordrikedom. Författaren har ej nöjt sig med att meddela de matematiska beräkningarnas resultat, utan belastar sin framställning med vidlyftiga sifferuppställningar, hvilka dock hafva det goda med sig att underlätta kontrollen af hans uträkningar. Såsom naturhistorisk iakttagare ådagalägger han de mångsidigaste intressen och en outtröttlig flit; säkerligen hade han äfveD i denna egenskap gjort sig ett

1 Se: Feuillée, Journal, T. 1, s. 40.namn, om han lefvat på en tid, då ett utarbetadt system ocb en fastställd terminologi stått forskaren till buds.

Hvad angår den förnämsta frukten af bans verksamhet, hans ortbestämningar, så öfverträffa de i skärpa vida allt hvad som före hans tid åstadkommits. Peschel säger härom,1 * att »en noggrann granskning af hans arbeten

lämnar det glädjande resultatet, att felen i hans latituder inskränka sig till 2—3 minuter och att hans longituder med icke fullt en half grad skilja sig från våra dagars uppgifter, under det att kort före Feuillées resor i Medel-hafvet alltjämt förekommo fel, som uppgingo till 10° eller omkring V* af detta hafs längdaxel.» Om Peschel, såsom tillbörligt varit, beräknat felen skildt för de olika resorna, så skulle han hafva kommit till resultat delvis ännu gynnsammare för Feuillée. En jämförelse med uppgifterna i Connaissance des temps3 visar, att Feuillées latituder från den första Amerikaresan i medeltal äro 3' 45" för höga, under det att de under den senare resan observerade äro i medeltal 1' 6" för låga, och att medelfelet i longitu-derna, som under den förra resan uppgick till 19' 38", under den senare utgjorde 29' 56". Den på dessa observationer grundade karta öfver Sydamerika, som Feuillée upprättat, är trots den inskränkta skalan ett framstående arbete.3

Skildringen af själfva resan är af den lärde patern mycket ojämnt behandlad och måste af läsaren med stort besvär utletas ur den brokiga mosaiken af vetenskapliga uppgifter. Färden från Marseille till Valparaiso gjorde Feuillée med Jean Doublet, hvars namn han, egendomligt nog, icke på något ställe omnämner.4 Från sistnämnda stad begaf han sig den 18 mars 1709 på ett spanskt fartyg till Callao, och vistades sedan i nio månader i Lima, där det ständigt töckniga vädret, till hans stora bedröfvelse, lade

1 Geschichte der Erdkunde, s. 539.

* Dessa uppgifter, de tillförlitligaste som nu finnas, närma sig, med ett enda undantag, mera Feuillées än de ortbestämningar, som Peschel användt för sina jämförelser (se hans arb. noten pä sid. 540). — I ofvan anförda beräkningar äro medeltalen funna med stöd af den Table de la différence des méridiens en heures et minutes entre V Observatqire Roy al de Paris et les principaux lieux de la terre, som är införd i Feuillées Journal, T. 2, 8. 697—702. Här äro de af författaren själf verkställda ortbestämningarna särskildt utmärkta. Vid moderna iakttagelser af Jnpitersm&narna har man att befara fel af 7' 30" till 15'; se A. Sawitsch, Abriss der praktischen Astronomie, Lpz. 1879, s. 454.

* Se facsimilet å sid. 92—93. Pä denna karta är Doublets reseroute, från Kap Verdes latitud till Concepcion, utlagd.

4 I Feuillées digra arbete förekommer fartygets namn blott tvä gånger, och det först sedan han lämnat detsamma. Se hans Journal, T. 3, s. 62 o. 65.hinder i vägen för alla stjörnobservationer. Vistelsen därstädes användes däremot till att i observationskonsten instrnera en fransk läkare, M. Alexandre Durand, som, lyckligare än sin läromästare, efter dennes afresa astronomiskt bestämde Limas läge. Den 15 jan. 1710 afreste Feuillée åter på Doublets fartyg1 från Callao till Concepcion samt följde bonom sedan på bans affärsresa utefter kusten, under hvilken från d. 23 mars till d. 11 juni följande orter besöktes, nämligen Valparaiso, Coquimbo, Cobija, Arica och Ilo. På sistnämnda ställe dröjde man ända till d. 21 sept., gjorde å nyo ett kort besök i Arica och anlände till Concepcion d. 13 nov. 1710. Då Feuillée fann Doublets fartyg i anseende till den stora mängden passagerare och gods för obekvämt för den långa hemresan till Europa, lämnade ban det bär och afvaktade ankomsten af ett annat skepp, »le Pbélypeaux», kapten Noail du Parc, med hvilket ban den 8 febr. 1711 anträdde hemfärden. Till denna och därmed förknippade omständigheter skall jag längre fram återkomma.

1 Detta framgår endast af afgångsdatam. Jfr Feuilléb’s journal, T. 2, s. 503, och Durbet, Voyage, P. 2, s. 1.SJETTE KAPITLET.

Le Saint Antoine, den första Kinafararen.

✓

Äldre planer att utsträcka syd hafsfärder na till Kina. — Kinafärderna inledas af skeppet le Saint Antoine ander bef&l af M. de Frondat. — Berättelser om denna resa och J. B. Nolins karskarta. — M. de Frondats föregående lefnad. — Affärd från Frankrike 1707. — Passage kring Kap Horn och handel i de sydamerikanska hamnarna. — Resans fortsättning skildrad efter Moirie. — Pieter Goos’ karta. — Sjökortens felaktigheter och försök att förbättra dem. — Moiries »point de départ». — Proviantering i Huacho. — Af resa till Kina. — 82 dagars oceanfärd. — Naviga-tionskunskapens ståndpunkt vid 18:e seklets böljan. — Återblick på dess föregående

utveckling. — Jean Bouguers nautiska lärobok. — De nautiska instrumenten. — Jakobsstafven och den engelska kvadranten. — Observationernas osäkerhet. — Polemiken mellan Frezier och Feuillée. — Loggen och »gissningen». — Longitudernas hemlighet. — Missvisningsobservationerna.

De sydhafsfarare, med hvilka vi hittills sysselsatt oss, hade ej sträckt sina färder längre än till Chile och Peru; så vidt bekant, hade ingen af dem, om vi undantaga Beauchesne, seglat längre mot norr än till Callao. Men i planen för mer än en af dessa expeditioner hade från början ingått en resa till Kina, ehuru man af hvarjehanda anledningar nödgats afstå från den långväga och af fransmännen hittills oförsökta seglingen tvärs öfver Stilla oceanen. Hvad som för alla dittills misslyckats fullbordades nu på ett framgångsrikt sätt af Nicolas de Frondat med skeppet »le Saint Antoine de Padoue», och därmed gafs ett nytt och betydelsefullt uppslag åt den franska sydhafshandeln.

Att denna sjöfärd utgjort den egentliga anledningen till förevarande arbete är redan i inledningen framhållet; där har jag också redogjort för den viktigaste källan till min kännedom om densamma. Men utom det i Stockholm förvarade manuskriptet har jag i fråga om »le Saint Antoine^ haft tillgång till en del andra så väl handskrifna som tryckta urkunder, bland hvilka den förnämsta varit befälhafvarens egen, i Depot de la marine förvarade

journal.1 Denna, som ingifvits till grefve de Pontchartrain d. 25 januari 1712, kan visserligen icke i intresse mäta sig med Pierre Moiries reseberättelse, men har sin betydelse såsom supplerande den senare i fråga om resans början och slut. Af knappast mindre vikt är den karta öfver »le Saint Antoines* färd, som också finnes i Dépöt de la marine.2 Den är tecknad 1713 af J. B. Nolin le fils, »géographe»,8 och har följande titel: Carte du voyage de M:r de Frondat commandant le vaisseau le S:t Antoine dans les mers du Sud, de la Chine et du Japon pendant les années 1707, 1708, 1709, 1710 et 1711. Genom vederbörandes tillmötesgående har jag erhållit en fotografisk kopia af denna karta, men då den i geografiskt hänseende icke är af något större intresse, har jag ej ansett skäl att återgifva den i facsimile; de värdefulla upplysningar den meddelar om reserouten m. m. hafva blifvit tillgodogjorda så väl i detta arbetes text som å den bifogade kartan (Pl. 2).

Gifvetvis skulle det vara af intresse, om man kunde göra sig en föreställning om den person, åt hvilken ledningen af denna färd var anförtrodd, eller åtminstone om man kunde teckna de yttre dragen af hans lefnad, men i så väl det ena som det andra afseendet lämna oss de tillgängliga källorna i sticket. De enkla och rättframma sjömän, hvilkas anteckningar vi följt, hafva icke haft någon tanke på att framställa de utförda bedrifterna med

1 Signerad lére Division n:o 1. Under n:o 4bi8 och 43 * * * * i samma »Division» finnas ej mindre än tre ntdrag or en annan, ombord p& »le Saint Antoine» förd journal; dessa utdrag omfatta resan fr&n Peru till Kanton, frän Kanton till den nyupptäckta Ile de Saint Roch samt passagen mellan Babyanöarna norr om Lupon. Enligt arkivkatalogen, som anför alla dessa handlingar under den oriktiga rubriken »Voyages autour du monde», hafva i Dépöt de la marine fnnnits tvenne dupletter af Frondats journal, den ena betecknad som »autre duplicata å la fin duquel se trouvent des observations». Dessa dnpletter finnas nu antagligen i kolonialministeriet.

* Den finnes i tvä exemplar, det ena ett koncept pä papper, det andra ren-ritadt pä pergament. Hufvudkartan är omgifven af tio specialkartor, nämligen: Isle de Guam, Suanchousonbu, Baye d’Emoy, Port de la Conception, Valparaiso, Arica, Pisco, Port de Callao, Port de Guacho, Baye de Banderas. Af dessa angifvas planerna öfver Suanchousonbn, Guacho och Banderas vara upprättade under S:t Antoines expedition. Alla specialkartorna, utom de öfver Amoy (som ej besöktes af M. de Frondat) och Concepcion, förekomma äfven i Moibies manuskript.

3 Den äldre Nolin, »géographe ordinaire du Roi et de Son Altesse Royale Mon-

sieur», var en mycket produktiv, men medelmåttig kartograf; en förteckning på

hans talrika kartarbeten finnes i Méthode pour étudier la géographie par M. 1’abbé

Lenglet Dufbesnoy, T. 5: P. 2, Paris 1736, s. 202—207. Han dog 1708. Den yngre Nolin, född omkr. 1693, död 1762, har, bland andra tämligen betydelselösa

arbeten, tecknat en del kartor till en af de franska upplagorna af Samuel Pufen-

dorfs Introduction ä Vhistoire univeraelle.sådana drag, att däraf kan slutas något beträffande de handlande personernas karakter. Den vunna framgången är dock bevis nog om en framstående duglighet. Angående M. de Frondats lefnad hafva ej heller forskningarna medfört något säkert resultat.

1 t^EAN Doublet's förut anförda journal omtalas emellertid en kapten Fondât, de Fondât eller Frondat,1 * * i hvilken vi med icke så ringa sannolikhet torde återfinna »Saint Antoines» befälhafvare.

År 1703 hade Doublet trädt i tjänst hos den under namn af Asientokompaniet kända association, som år 1701 under franska konungens auspicier förvärfvat sig uteslutande rätt att till Spaniens amerikanska kolonier införa negerslafvar från Afrika.8 En flotta af fyra fartyg utrustades på det kungliga varfvet i Rochefort; Doublet själf förde befälet på »l'A venant», och bland de öfriga fartygscheferna finna vi namnet de Frondat på »la Badine», en fregatt med 30 kanoner och 130 mans besättning. Eskadern utlöpte från Rochefort i medlet af februari 1704, hvarvid M. de Frondats anspråk att såsom äldre kapten i kompaniets tjänst8 erkännas såsom eskaderchef tillbakavisades af stationsbefälhafvaren till förmån för Doublet på grund af dennes rang såsom officer i den kungliga flottan. Den ifrågavarande expeditionen erbjuder så egendomliga — ehuru visserligen föga tilltalande — bilder ur det dåtida sjömanslifvet, att jag ej kan underlåta att i korthet omtala densamma.4

När eskadern hunnit till Kap Mesurado på det nuvarande Liberias kust, signalerade Frondat, hvilkens fartyg gick i têten, att ett skepp för ankar var i sikte. Man upptäckte snart, att det var en engelsman, och gick genast till angrepp, men de anfallna, hellre än att gifva sig, kapade sina förtöjningar och läto skeppet drifva på land. Det gjordes dock åter flott af fransmännen, hvilka på stranden funno en stor, af engelsmännen uppförd barack, som de kringboende negrerna just höllo på att plundra. Besättningen på det tagna fartyget hade infödingarna redan fört inåt landet, och då de på uppmaning utlämnade ett par af dem, befanns en vara en fransman, som, ehuru han varit kapten på

1 Alla tre skrifsätten förekomma, ovisst om till följd af tryckfel eller pä grand af olikheter i originalet.

* Jfr ofvan sid. 47, not. 1.

* Han hade gjort en föregftende resa pä en af kompaniets fregatter, antagligen samma »la Badine», ty detta fartyg appgifves hafva företagit tvenne färder till Amerika. Det uppräknas af Bonnassieux (Les grandes compagnies, s. 394 not) främst bland de 22 fartyg, som konungen länade ät Asientokompaniet frän 1702 till 1711. ÄfVen namnen pä eskaderns öfriga tre fartyg äterfinnas i denna lista.

4 Efter Journal de Jean Doublet, s. 248—263.ett af engelsmännen förut kapadt fartyg, ådagalade den mänskligheten att anropa sina landsmäns mellankomst för att befria de hos negrerna fångna fienderna, för hvilka man kunde frukta det värsta, enär infödingarna voro kannibaler. Man lyckades också befria hela den engelska besättningen utom en man, kaptenens brorson, h vil ken blifvit slaktad och uppäten i sin släktinges åsyn. Prisen, »the Archduke», hade en föga värdefull last, men ett rikare kap gjordes kort därefter utanför Sesters, där ett holländskt fartyg, »Rachel» från Amsterdam, måste gifva sig efter en kort strid, i hvilken Frondat med »la Badine» å nyo först skred till angrepp. Under den fortsatta seglingen utefter Gruinea-kusten togos ytterligare tre engelska och fem portugisiska brigan-tiner af föga värde; man befriade sig från de besvärliga fångarne genom att åt dem öfverlämna fyra af dessa fartyg, på hvilka de fingo segla hvart de ville. Doublets vägran att genast utlämna officerarnes och manskapets andel i de från holländaren tagna varorna, förskaffade honom, enligt hans egen utsago, många fiender, som sedan sökte hämnas genom att anklaga chefen för de under expeditionens fortgång inträffade olyckorna.

Den 27 sept. 1704 anlände man ändtligen till Whydah, den af Frankrike i våra dagar i besittning tagna kustorten i Dahome. Här hade Asientokompaniet ett faktori och en agent, och nu an-lades dessutom med hjälp af en större arbetsstyrka, som »konungen» på platsen tillhandahöll, ett fort till skydd för de landsatta handelsvarorna. Efter två månader hade agenten anskaffat full frakt åt Doublet och Frondat — 560 negrer inlastades på den förres fartyg och 450 på den senares — och dessa båda, med den engelska prisen och en af de portugisiska brigantinerna till för-rådsskepp, lämnade Whydah d. 15 nov. 1704, hvaremot eskaderns öfriga fartyg måste

kvarstanna, emedan ej tillräckligt af den lefvande handelsvaran kunnat anskaffas. Ett under, tiden bland negrerna på »la Badine» utbrutet myteri, som kostade fem af besättningen lifvet, undertrycktes och bestraffades grymt.

Kursen sattes nu först på Kap Lopez, strax söder om ekvatorn, där vatten och ved skulle intagas för resan öfver Atlanten. Arbetet härmed var d. 7 dec. så långt framskridet, att man hade hopp att få det afslutadt följande dag, och emedan det då var den Heliga jungfruns fest, tillsades skeppspresten på Doublets fartyg att förrätta mässan i god tid, så att inlastningen sedan obehindradt skulle kunna fortgå. Redan kl. 5 på morgonen var också altaret upprest, och prästen höll just på att bikta en af besättningen, under det att proviantförvaltaren i lastrummet skulle tappa bränn-vin nr ett kärl till extra förplägning åt manskapet. Ett af den senares biträden råkade härvid att föra ett ljus för nära sprundet, brännvinet fattade eld, fatet exploderade, och snart stod hela fartyget i ljusan låga. Förgäfves sökte kaptenen med dragen sabel i hand att dämpa paniken bland besättningen, och lika fåfängt bemödade han sig att undan lågorna rädda en ung släkting, som låg sjuk i hans kajuta; slutligen återstod honom intet annat än att från bogsprötet släppa sig ned i en båt, som skyndat till från ett af de andra fartygen. Branden hade nu nått den utsträckning, att man måste ro rätt fram från det brinnande skeppets stäf för att ej komma inom håll för de af sig själfva aflossande kanonerna, och inom kort inträffade den väntade katastrofen: med ett förfärligt brak sprang skeppet i luften. En nedfallande spillra dödade en man i Doublets båt, och om de rysliga scener, som utspelades, får man en föreställning genom dennes i all sin korthet gripande skildring af de arma negrernas kamp för lifvet bland vrakspillrorna. Doublet fann en tillflykt på »la Badine», hvars kapten mottog honom med köld, men dock beredde honom de bekvämligheter, som kunde åstadkommas i det öfverfyllda skeppet, där redan från början matransonerna måste afknappas.

Efter femtio dagars segling nåddes Grenada i Västindien; här lämnade Doublet fartyget, men Frondat fortsatte efter två månader till Cartagena för att där afsätta sin lefvande last. Olyckan förföljde dock fortfarande expeditionen; under det att >la Badine» en natt löpte för fulla segel, stötte hon på ett klippref, slogs i spillror och så väl besättning som last omkom i vågorna, med undantag af chefen och 7 eller 8 man, som lyckades rädda sig på en obebodd ö, där de lifnärde sig af ödlor och sköldpaddor, tills de upptogos af ett fartyg från Cartagena.1 v

Liknande motgångar drabbade äfven den öfriga eskadern: ett af fartygen, »le Marin», kondemnerades i Västindien, prisen, »the Archduke», som återvände därifrån med rik last, togs af engelsmännen, och blott ett af de fyra skepp, som afseglat under Doublets befäl, nådde lyckligt hemlandet. Med skäl ansåg sig denne hafva vunnit bekräftelse på det gängse ryktet, att »tous ceux qui font commerce des nègres ne profitent jamais».

Om, såsom sannolikt synes, »la Badines* kapten var samme M. de Frondat, som sedan förde befälet å »le Saint Antoine», så har han bakom sig haft ett på äfventyr och uppskakande händelser rikt lif, då han anträdde den långa resan till Söderhafvet.

‘ Händelsen torde hafva inträffat i april 1705.Om första delen af >le Saint Antoines» färd lämnar oss kaptenen i sin journal knappt mer än data och kortfattade notiser af nautiskt innehåll. Fartyget afseglade från Port Louis d. 30 jan. 1707, uppehölls på den närbelägna rade de Groix, antagligen för motvind, ända till d. 14 febr. och styrde därifrån kurs direkt på La-Plata-flodens mynning. Linien passerades d. 6 april, och d. 14 maj ankrade man vid Montevideo, hvarifrån fartyget lotsades till Buenos Aires. Här dröjde man nära 4 månader, troligen för att afsätta en del af lasten samt för att afvakta den för seglingen i de antarktiska farvattnen gynnsamma årstiden. Först d. 2 sept. afseglade man från Maldonado med kurs på Le-Maire-sundet, som nåddes d. 24 i samma månad. Fem dagar senare mötte svår sjögång från sydväst, som angaf, att man passerat Kap Hora och fått känning af Söderhafvet. Den sydligaste punkten, 57° 56', nåddes d. 1 okt. vid 75 20' v. long., och under kryssning mot storm och sjö gick det långsamt framåt: d. 11 okt. kom Eldslandets ogästvänliga kust i sikte, och då man 8 dagar senare åter nalkades land, befanns det, att så godt som ingenting vunnits. »Vi fingo pröfva alla slags oväder, skrifver kaptenen, stormbyar, regn och snö och en fruktansvärd sjögång — vi hafva med ett ord lidit allt hvad man kan lida.» Den 1 nov. blef ändtligen vinden förlig, och d. 16 kastades ankar i Concepcions hamn. Här voro icke mindre än 6 franska fartyg samlade, hvilka vi alla känna från det föregående, nämligen — utom M. de la Verunnes eskader — »le Phélypeaux*, »le Saint Charles» och »le Roy al Jacques», alla tillhörande M. Danican i

Saint Malo och senare hemförda med M. Chaberts konvoj. Att M. de Frondat vänligt mottogs af dessa antyder väl, att konjunkturerna voro goda, och att man ej hade något att frukta af konkurrensen från nykomlingens sida.

I Concepcion dröjde Frondat till d. 3 jan. 1708 och begaf sig därifrån först till Paraca och vidare till Pisco, dit han anlände d. 6 mars. Redan här voro alla hans handelsvaror försålda, och han beredde sig att anträda färden till Kina. Den tid af 4 månader, som affärernas afveckling kräft, var ovanligt kort och de besökta hamnarna särdeles få, men huruvida anledningen härtill varit medgörlighet å de spanska ämbetsmännens sida eller andra gynnsamma omständigheter, upplyses icke af källorna.

Med afresan från Pisco vidtager Pierre Moiries berättelse, hvilken vi hädanefter företrädesvis skola följa. Äfven denna berättelses innehåll är öfvervägande nautiskt; den meddelar de noggrannaste uppgifter om kurs och distanser, rådande vindar, landkänningar, ankarsättningar m. m. Att återgifva detta kan natur-ligtvis ej komma i fråga, så mycket mindre som den bifogade kartan, där fartygets kurs är utlagd, om dessa uppgifters väsentligaste innehåll ger en tillräcklig upplysning. Blott såsom ett prof på författarens »stil» må därför följande meddelas. Berättelsen börjar sålunda:

»Départ de Pisco, Coste de Pérou.

Le 22® mars de l’année 1708 à deux heures après midy, nous apareillames de la rade de Pisco pour aller faire de l’eau au Callao et de la continuer nostre voyage. Nous avons gouverné au NO O. ayant la brize du S. assés forte, et vers les sept heures du soir, que j’ay rellevé les islles de Chincha me restant au SE 7* S. 3 lieues V* et celle de San Gulan au S V* SE. 5 lieues. C’est où j’arreste mon point de partance par la Lattitude de 13 deg. 40

m. S. et par 297 deg. 2 m. Longitude, me servant d’une carte de Piter Goos quy prend son premier méridien à Tille Teneriffe.»

De sista af de citerade raderna gifva oss den viktiga upplysningen om den karta, som begagnades under färden, samt om den astronomiska position, som lagts till grund för beräkningen af fartygets kurs. Kartans fullständiga titel är: West-Indische Paska ert... vertonende hehaïve Europaes zuydelijcste alle de Zeekusten van Africa en America hegrepen in't Octroy bij de H. M. H. Staten Generael der vereenichde Nederl. verleent aende Generale West Indische Compagnie. Mitsgaders die van Peru en Chili inde groote Zuyd-Zee. Gedruckt f Amsterdam bij Pieter Goos Op't Water inde Vergulde Zee-Spiegel. Seyn nu te Bekoomen bij Johannus van Kuelen.1 Titeln angifver dessutom, att kartan är utförd med »wassende graden», d. v. s. i Mercators projektion, hvaremot uppgift om tryckår saknas. Initialmeridianen går, såsom Moirie angifver, genom Tenerife, hvarifrån graderna räknas i en följd från väster till öster, och kartan sträcker sig till 53° nordl. och 37° sydl.

1 Kartan, aom icke anföres bland P. Goos' arbeten af P. A. Tible i Neder-landsche bibliographie van land- en volkenkunde, Amst. 1884, torde dock icke vara särdeles sällsynt. Antikvarien Dufossé i Paris har för några &r tillbaka på kort tid utbjndit åtminstone tre exemplar af densamma på pergament, till pris växlande mellan 25 och 40 francs; två af dessa exemplar hafva hamnat i Sverige, nämligen ett i Kongl. biblioteket och ett i frih. Nordenskiölds rikhaltiga kartsamling. Jag har dessutom sett ett exemplar på papper, där P. Goos' namn är uteslutet och »Johannas van Kuelen» [sic!] ersatt af Joh. Blaeuw. — En pendant till denna karta, likaledes förbigången af Tiele, bär titeln: Paskaerte vertonende alle de zekusten van Europa. Nieulvez aldus uytgegeven door P. Goos. Äfven af denna finnas exemplar så väl i Kongl. biblioteket (pergament) som i frih. Nordenskiölds samling.latitud samt omfattar i väster och öster den del af jordytan, som ligger mellan 273 och 40’ long., räknadt från nämnda meridian. Af Amerikas stillahafskust framställer kartan sträckan mellan Punta Galera i Mexico i norr och Concepcion i Chile i söder, hvar jämte världsdelens sydspets är inlagd på en kartong.

Yttranden af så väl Feuillée1 som Frezier2 meddela oss, att denna karta var den, som mest brukades af de franska sydhafs-fararne. Visserligen var den icke så felaktig, som man skulle kunna antaga af Feuillées förut citerade omdöme3 om sina föregångare; fel på 200 lieues (10 ekvatorialgrader) förekomma ej, så vidt jag kunnat finna, men då exempelvis Amerikas västkust utvisar en förskjutning mot väster af omkring 2° 30' (Lima, Panama) till 4 30' (Punta Galera) och 6° 10' (Valparaiso), så är det lätt förklarligt, att äfven de ovetenskapliga piloterna skulle få

ett lifligt intryck af kartväsendets bristfällighet. Man sökte också, äfven före pater Feuillées mission, att råda bot härför: på grund af de loggböcker, som fördes på de franska fartygen, upprättades nya kartor, hvilka handtecknade medfördes på sydhafsfärderna; särskildt nämnes en M. Grifon, »maître de marine de Saint Malo», såsom kompilatör af dylika kartor.4 Då emellertid ingen af dessa handritade kartor torde finnas i behåll,5 äro vi ur stånd att döma om deras fel och förtjänster; en afgjord förbättring i kartorna öfver dessa delar af världen daterar sig först från Feuillées ortbestämningar.

Hvad angår den anförda utgångspunkten för »le Saint Antoi-nes» resa, som Pierre Moirie fastställer till 13 40' s. br. och 2975 2' o. 1., så finna vi, att afgångsorten Pisco på den nämnda kartan är förlagd på 13 50' s. br. och 297 40' o. 1. Skillnaden förklaras däraf, att positionen blifvit bestämd först efter 5 timmars segling åt NV t. V med frisk sydlig vind. De nyaste uppgifterna6 åter förlägga Pisco på 13 42' s. br. och 78 32' v. 1. från Paris. Latitudskillnaden är alltså föga betydande, men en jämförelse af longi-

1 »Me servant dans la navigation d’une carte Hollandoise de Pietre Gos, j ay supposé dans mon journal, que le premier méridien passoit par le Pic de Tenerif, où il est supposé passer sur cette carte» (Journal, T. 1, s. 129).

* »Les cartes de Pictergos [!] dont nos navigateurs se servent le pins» (Relation, s. 16).

3 Se ofvan s. 9$.

4 Se: Frezier, anf. st. s. 28, 36—37; densammes Réponse à la préface... du

R. P. Feuillée, Paris 1727, s. 47, 48, 52.

6 Enligt meddelande af M. Gabriel Marcel finnes ingen karta af M. Grifon i franska Nationalbibliotekets kartsamling.

6 Connaissance des temps.tuden visar, att Moirie, förledd af sin karta, förlagt sin utgångspunkt 2 46' för långt åt väster.

Då M. de Frondat d. 22 mars 1708 afseglade från Pisco, kade han, såsom ofvan sagts, där försålt sista återstoden af sin från Frankrike medförda last, kvilken enligt all sannolikket till största delen bestod af k varjehanda väfnader, Perus och Chiles förnämsta importvara, då så godt som ingen textilindustri existerade i dessa länder, där den spanska regeringen vid lifsstraff förbjudit odling af hampa och lin samt plantering af mullbärsträd.1

Den klingande valuta, som erhållits i betalning för de importerade varorna, skulle nu icke direkt återföras till hemlandet, utan afsättas på den af sydhafsfararne hittills opröfvade kinesiska marknaden. Men innan kurs sattes på det afiägsna målet, måste man förse sig med förfriskningar och begaf sig för sådant ändamål först till Callao. En officer, som sändes till kommendanten på platsen för att begära tillstånd att intaga vatten, fick dock ej ens sätta foten på land, och då efter en half dags väntan en flaggsignal förkunnade, att vicekonungens från det närbelägna Lima inhämtade svar skulle delgifvas, så innehöll detta, att far-tyget genast måste lämna hamnen och gå att intaga vatten annorstädes. Häraf framgår, att i markis Castell dos Rios’ person de iranska intressena funnit en föga verksam eller villig befordrare.

M. de Frondat styrde nu till den lilla orten Guacho eller Huacho, dit han anlände d. 27 mars. Platsen var på denna tid blott en af usla rörhyddor bestående indianby, men den 300 familjer räknande befolkningen, liksom dess afkomlingar ännu i dag, odlade i stor skala majs och allehanda grönsaker, som med god förtjänst afsattes i Lima.2 Af denna anledning var Huacho en förträfflig provianteringsort, och icke blott »le Saint Antoine», utan äfven senare Kinafarare3 försågo sig där för billigt pris med alla för den länga resan behöfliga förnödenheter.

Den 30 mars 1708 var skeppet segelklart, och kl. 2 e. m. lättade man ankar, »pour continuer nostre voyage de la Chine». Det dröjde nära tre månader, innan man åter fick sätta foten på land.

1 Kecillée, Journal, 1, s. 384. — Ett alags groft tyg, »wom by the common sort of people», förfärdigades i Quito och utfördes fråu Guayaquil till öfriga delar af Peru (Damfier, A netc voyage, Vol. 1, s. 152).

* »Huacho peut être considérée comme la ferme de Lima, dont elle alimente les marchés de légumes, de fruits,

de maïs, de volailles, de porcs» (Reclus, Nouv. géogr. univ., T. 18, PariB 1893, s. 5t>»>).

3 Se: de la Babbinais le Gentil, Xotiveau voyage, T. 1, s. 18U.En blick på den bifogade kartan (pl. 2) visar, att färden ställdes mot NV och att ekvatorn passerades vid ungefär 106° v. 1. fr. Paris.1 Genom att styra denna kurs visade »Saint Antoines» be-fälbafvare en beaktansvärd självständighet; så vidt jag ktlnnat finna, bar han icke på denna väg haft någon föregångare, tvärt om säger en segelanvisning, upptecknad på ett löst blad, inlagdt i vårt manuskript, att man »borde passera linien mellan 280° och 282° och lämna Galapagosöarna om babord, men hålla sig midt i farvattnet, ty närmare öarna råder stark ström».* *

Beskrifningen öfver oceanfärden är uppställd i tabellform. För hvarje dag angifves i skilda kolumner vindens riktning, den styrda kursen enligt bestick och korrigerad efter gjord observation, den tillryggalagda väglängden efter bestick och korrektion, latitud efter bestick och observation, longitud (alltid efter bestick), kompassens missvisning och slutligen, i sista kolumnen, anteckningar om väderleken och om märkliga tilldragelser under resan. På sådana tyckes det dock hafva varit stor brist, ty inga andra händelser äro antecknade under den 82 dagar långa seglingen, än att en liten pojke en gång föll öfver bord, men åter blef upptagen, att man ett par gånger fångade en mängd fisk samt att man iakttog bafsfåglar och mot slutet af resan flytande alger och trästycken.

Sedan man vid omkr. 123c v. 1. fr. Paris nått 10° n. br., styrdes hufvudsakligen mot väster i den spanska galeonens redan mer än ett århundrade plöjda kurslinie. Blott tvenne gånger stäfvade man upp till en något högre breddgrad, nämligen till 14° 47' (d. 25 maj) och 15° 49' (d. 7 juni), antagligen för att undvika de fruktade Baxos de S. Bartolomé, som kartorna förläde på olika ställen och för hvilka den ofvan omtalade handskrifna seglingsbeskrifningen särskildt varnar.

För den, som betraktar det ifrågavarande manuskriptets långa sifferkolumner, framställer sig osökt den frågan: på hvilka beräk-

1 Enligt Momiss text och Nolinb karta 270° 35' o. 1. fr. Tenerife = 108° 23' v. 1. fr. Paris.

/

* Den initialmeridian, hvarifrån dessa längdgrader äro räknade, angifves icke; om Tenerifes meridian afsåges, så vore longituderna omkring 20° för mycket västliga. Man skalle alltså kanna antaga, att de voro räknade från Paris, om ej i samma anvisning Guams longitud vore 14° för mycket östlig. Förklaringen till det förstnämnda felet ligger måhända däri att, då egendomligt nog Galapagosöarna icke äro ntsatta på P. Goos' karta, man oriktigt antagit, att de vore belägna strax utom kartans ram, i hvilket fall »le my canal» skalle infalla nngefär vid 282°.ningar grunda sig dessa uppgifter, med hvilka instrumentala hjälpmedel äro de utförda, eller med andra ord, på hvilken ståndpunkt stod navigationskunskapen vid den tid, hvarmed vi sysselsätta -oss? Några ord härom synas mig så mycket mer på sin plats, som en rätt uppfattning af de maritima upptäckterna icke kan vinnas utan kännedom om nautikens historia, och som de förhållanden, hvilka voro rådande i början af det adertonde seklet, äro så vidt skilda från de nutida, att en sjöman i våra dagar knappast kan föreställa sig huru navigering med då förefintliga resurser var möjlig.

* *

*

Den i historien ej närmare bestämbara tidpunkt (omkr. år 1300), då kompassen gjordes fullt brukbar om skeppsbord, betecknar navigationskonstens utträde ur sin barnaålder. Ett väldigt steg framåt tog den, då Columbus bröt den urgamla fruktan för öppna oceanens faror och då, ungefär samtidigt, Regiomontani efemerider och jakobsstafven i sjömannens hand blefvo primitiva, men dock brukbara medel att ställa kursen öfver de väglösa böljorna. Nu kommo framstegen i rask följd: Pedro Nunez (Nonius) beräknade loxodromkurvan, Gerhard Mercator konstruerade kartor enligt den efter honom uppkallade projektionen, John Da vis förbättrade jakobsstafven, så att den blef användbar äfven för solobservationer, och slutligen skänkte en okänd uppfinnare åt sjöfararen ett af hans viktigaste instrument, loggen, som äfven i sin ursprungliga form utgjorde ett långt tillförlitligare medel att beräkna den på hafvet tillryggalagda väglängden, än den s. k.

»gissningen», d. v. s. skepparens mer eller mindre uppöfvade ögonmått. Lägga vi härtill, att Edward Wright år 1599 framlade sitt berömda arbete,1 i hviJket han för första gången framställde de matematiska grunderna för Mercators kartprojektion, den enda för sjökort användbara, så hafva vi anfört de viktigaste data, som beteckna navigationskonstens utvecklingsgång under det sextonde seklet, en utveckling som höll jämna steg med och betingades af de storartade maritima upptäckter, hvarför detta århundrade är så be-römdt.

Under 1600-talet däremot voro framstegen i intetdera af seendet af liknande betydenhet, och ännu vid 1700-talets början stod man,

1 The correction of certain errors in navigation detected and corrected, Lond. 1599. Jfr NordenskiOld, Facsimile atlas, 8. 95.trots partiella förbättringar, i det väsentliga kvar på samma ståndpunkt, som redan mer än ett århundrade tidigare blifvit uppnådd. Men då sjöfararen ej längre på andra sidan oceanen sökte upptäckarens ovissa mål, utan den kända hamnen, som han sträfvade att snabbt och säkert uppnå, och då sjöresornas mängd ökades i samma mån som de uppblomstrande kolonierna kräfde täta och regelbundna förbindelser, då framträdde också allt bjärtare behofvet af en tillförlitlig nautisk ledning öfver hafven. I det föregående är redan påpekadt, huru en del af de rådande bristerna gjorde sig kända och blefvo afhulpna; om det lifliga intresse för nautikens förbättring, som vid den ifrågavarande tiden var rådande, vittna bl. a. de franska navigationsskolornas upprättande i slutet af 1600-talet och de betydande summor, Som i början af följande sekel utfästes, så väl i Frankrike som i England, såsom pris för lösandet af de viktiga uppgifterna att bestämma longituden på hafvet och att konstruera ur, användbara om skeppsbord.

Utan tvifvel var den man, åt hvilken den nautiska ledningen af »Saint Antoines» resa var anförtrodd, i besittning af hela den sjömannabildning, som på hans tid stod att erhålla. Vi kunna taga för gifvet, att han fått sin uppfostran i någon af de nyinrättade navigationsskolorna, och helt visst kunna vi bilda oss ett tillförlitligt begrepp om hans nautiska insikter, om vi taga i betraktande den lärobok, som i nämnda skolor på hans tid användes. En sådan hade dessa fått i den år 1698 utkomna Traité complet de la navigation, författad af Jean Bouguer, »professeur royal d’hydrographie» vid navigationsskolan i Croisic. Denna bok hade år 1706 upplefvat en ny, förbättrad och tillökad upplaga och var sedan i allmänt bruk, tills den aflöstes (1753) genom ett arbete af den yngre Bouguer, den långt mer än fadern berömde akademikern.

Efter några inledande kapitel, afhandlande de för sjömannen nödiga delarna af matematiken och astronomien, öfvergår den nämnda läroboken af år 1706 till en framställning om »konstruktionen och användningen af de instrumenter, som tjäna till att taga himlakropparnas höjd för att däraf beräkna latituden så väl till lands som till sjös». Bland dessa näranes i främsta rummet det gamla astrolabiet jämte dess afläggare, »sjöringen» och kva-dranten, samt ännu ett par modifikationer af samma idé, allt instrumenter som, under förutsättning att de göras tillräckligt stora för att tillåta en exakt gradering, förklaras vara särdeles bekväma och pålitliga. De ledo dock af ett gemensamt och be-tänkligt fel: då de fordrade en fast upphängningspunkt, voro de oanvändbara på det vaggande skeppsdäcket.

Sjömannens förnämsta astronomiska instrument var därför ännn på denna tid den s. k. jakobsstafven, på holländska »graed-bogen», på engelska »crosstaff», på franska »1’arbalestrille», hvilken senare benämning var härledd af instrumentets likhet med ett armborst. Detta instrument, om hvars historia mycket blifvit skrifvet,1 förekom på ßouguer’s tid ännu i sin ursprungliga form (fig. 4). Det bestod enligt den i hans bok (s. 100) gifna beskrif-ningen af tvenne delar: en fyrkantig staf, vanligen af ebenholts, 2 7* till 3 fot lång och med 6—7 liniers sida. På denna staf, på franska kallad »la fléche», befann sig ett skjutbart tvärstycke, »le marteau». När en observation skulle göras, fördes stafvens ena ända till iakttagarens öga och tvärstycket inriktades så, att dess nedre ända syntes beröra horisonten och dess öfre ända den observerade himlakroppen, hvarefter vinkeln aflästes å en på stafven inristad skala. För att bekvämare kunna uppmäta olika höjder hade man tvärstycken af olika längd, afpassade efter olika grade-ringar på hvar och en af stafvens fyra sidor. På detta sätt tog man stjärn- och solhöjder, de senare särskildt då moln eller töcken något dämpade solstrålarnas kraft. Men ehuru man sökte skydda ögat medelst färgade glas, lämpade sig ej den här beskrifna metoden för observationer vid fullt solljus.

Olägenheten afhjälptes med en ringa förändring af instrumentet, som tillät observatorn att vända ryggen åt solen och som dessutom erbjöd den viktiga fördelen, att man ej behöfde visera samtidigt i tvenne riktningar. Anordningen torde utan närmare beskrifning framgå af nedanstående, från Bouguers arbete hämtade figur (fig. 5). Denna modifikation af instrumentet är det som af engelsmännen kallas »backstaff», och redan den förste uppfinnaren däraf, den berömde polarfararen John Davis, skall hafva förstått att därå införa en förbättring — genom tvärstyckets delande i tvenne särskildt flyttbara delar — hvilken sedan i sin ordning gaf upphof till det

1 Se: A. Brbusing, Die nautischen Instrumente bis zur Erfindung des Spiegelsextanten, Bremen 1890, s. 36; S. Günther, Die erste Anwendung des Jakobsstabes zur geographischen Ortsbestimmung (Bibliotheca mathematica, N. F. Bd 4, Sthlm 1890, s. 73—80); L. Gallois, Des géographes allemands de la renais-sance, Paris 1890, 8. 34; E. Gelcich, Die Instrumente und die wissenschaftlichen Hülfsmittel der Nautik zur Zeit der grossen Lander-Entdeckung (Hambnrgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika*». Bd 1, Hamb. 1892): A. Schück, Der Jakobsstab (Jahresbericht der geogr. Ges. in München für 1894 u. 1895, s. 93—174), i bvilket sistnämnda arbete den äldre litteraturen i ämnet utförligast refereras.instrument, som kallas den »engelska kvadranten» (le quartier anglais, fig. 7). Medelst denna, hvilken torde representera höjdpunkten af hvad det nautiska instrumentmakeriet mäktade åstadkomma före uppfinningen af spegelsextanten genom Hadlet, observerades äfven med ryggen vänd mot det observerade föremålet, och horisonten viserades genom de båda dioptrarna F och A, på

Nautiska Instrument frän början af 1700-talet.

Fig. 4. Jakob8Btaf (Arbalestrille) för observation framifrån. Fig. 5. D:o för observation bakifrän. Fig. 6. Halfcirkel (Demi cercle). Fig. 7. Engelsk kvadrant (Quartier

Anglais).

Efter Bouguer, Traité de la navigation, 1706, pl. 4.

hvilken senare den vid G infallande solstrålen inriktades. Det är af två skäl, säger Bouguer, som man delar kvadranten i tvenne koncentriska bågar, DE och BC, den förra med en kortare radie, nämligen dels därför att instrumentet härigenom blir mindre skrymmande och lättare att transportera, dels därför att solstrålen HA kan skarpare iakttagas på dioptern A. Det instrument åter (fig. 6), som Bouguer kallar »le deray cercle», skall enligthonom besitta samma egenskaper som de föregående och vara att förorda därför, att den större graderingen tillåter en noggrannare afläsning.

Det är tydligt, att observation med alla de instrnment, som voro konstruerade så, att ljuset skulle falla in bakifrån, ej var möjlig annat än vid klart solsken. Oaktadt den engelska kva-dranten gaf långt bättre resultat, var alltså sjöfararen nödsakad att i många fall anlita jakobsstafven, hvars användning förordas äfven för att kontrollera de iakttagelser, som gjordes med de öfriga instrumenten. Huru ofullkomliga dessa samtliga voro be-höfver i våra dagar knappast påpekas. Den beundran, som John Davis uttalade för jakobsstafven,1 hade också ett århundrade senare försvunnit, och Bouguers samtida voro ej blinda för instrumentens bristfölligheter. Pater Feuillée framhåller dessa på flera ställen i sin journal,2 och af hans yttranden torde följande förtjäna anföras:

»Hvem skulle Jkunna indela vare sig »la fléche» (jakobsstafven) eller den engelska kvadranten med sådan noggrannhet, att han vore viss om att kunna observera på minuten? Ingen är okunnig om att träet slår sig; ett instrument, som vid torr väderlek visar en viss höjd, ger ett annat utslag då det är fuktigt. Äfven antaget att instrumentet ständigt förblefve exakt, så frågas: hvilken observatör skulle kunna, utan att göra fel på en minut, inställa »le marteau» på »la fléche»? Och äfven om denna svårighet vore öfvervunnen, hvem kan svara på följande inkast? Ett skepp är icke fast som en klippa, utan häfves på vattnet i ständig rörelse; huru skicklig observatören än må vara, så kan han svårligen af-passa ett ögonblick för sin iakttagelse, som ger honom full visshet om att den funna höjden är exakt. Jag vill ej tala om oändliga andra svårigheter, såsom växlingarna i atmosferens täthet efter olika årstider och klimat; nog af, de skickligaste piloter måste tillstå, att de ej göra afseende på 10 å 12 minuters differens i sina höjdobservationer.3 Men hör dem ej heller någonsin

1 »The observations with the crosse-staffe are without all distrust of error»; Davis, The seaman's secrets, Lond. 1594 (cit. efter Bbeusing).

* T. 1, s. 136; T. 3, s. 78, 91.

3 Härmed kan jämföras hvad M. de Radouat, capitaine deB vaisseaux du Roi, säger i sitt arbete Remarques sur la navigation, Paris 1727, s. 9: »Lee pilotes un peu éclairez n'ignorent pas qu'ils ne peuvent faire fond sur la hauteur de l'arba-lestrille qu'à 15 et 20 minutes près, et encore faut il qu'ils se soient servis longtems du même instrument pour s'assurer de cette exactitude; mais la plupart de nos pilotes croient être certains de leur latitude à 5 on 6 minutes près, quund ils ontsäga: f arrivai à point nommé, såsom herr Frezier, hvilken väl kan vara en skicklig ingeniör, men som för visso är en mycket dålig pilot.»

Det personliga utfall, som ligger i de sista citerade orden, kan i detta sammanhang förtjäna en förklaring, enär det vittnar om en litterär fejd, hvilken i väsentlig mån rörde sig om nautiska ting och därför bidrager att belysa förhållanden, som äro så vidt skilda från de nuvarande.

I det föregående har jag flera gånger haft anledning att citera den franske ingeniörofficeren Amédée François Frezier. Berättelsen om hans resa, till hvilken vi skola återkomma vid dess plats i den kronologiska följden, utgafs år 1716, alltså två år efter det pater Feuillée öfverlämnat de båda första banden af sitt reseverk åt allmänheten. Mot detta senare, särskildt mot tillförlitligheten af några däri intagna plankartor af hamnar och städer, tillät sig Frezier att rikta några i mycket hofsamma ordalag framställda anmärkningar, ja han har t. o. m. varit angelägen om att uppsöka ursäkter för de påpekade felen. Men denna kritik föll ej Feuillée i smaken; till den år 1725 utkomna tredje delen af sin Journal har han fogat ett företal på 39 täta kvartsidor, som uteslutande sysselsätter sig med Frezier. Denne, som förklaras för en obillig och okunnig anmärkare, nagelfar es här på ett sätt, som vittnar så väl om sårad egenkärlek som om prästerlig förtrytelse öfver den vanvördnad mot det heliga, som Frezier ådagalagt, då han framdragit exempel på peruanernas krassa helgondyrkan. Visserligen hade ingen af Freziers anmärkningar drabbat Feuillée såsom astronomisk iakttagare, men då denne icke fann sig tillräckligt uppskattad i det, hvarom han ansåg sig framfor allt hafva inlagt förtjänst, så finner han anledning att hos sin motståndare uppleta allt, som kan vittna om obekantskap med hithörande ämnen. Frezier får således redan i början uppbära sådana tillmälen som »pilote sans étude, observateur sans instruments», han tillfrågas ironiskt om han tror, att en annan måne lyser på det södra halfklotet än på det norra, och han anses behöfva upplysning om så elementära saker som hvad longi-tud är.

Svaret på denna skarpa, helt säkert i allmänhet oberättigade kritik lät länge vänta på sig. Först år 1727 utgaf Frezier, som

pris hauteur par un tems fin.» Efter att ha bevisat, att felet måste blifVa större, tillägger författaren: >11 me semble qu'on pent conclnre de cette expérience que les pilotes se servent de leur arbalestrille pour observer la hantenr à pen près comme on fait d'nn mauvais fnsil pour tirer an blanc.»varit frånvarande på en sjuårig kommendering till Santo Domingo, sin vederläggning i form af en särskild bok.1 * * * * * * Här få nu så väl Feuillées »reflexioner» som dennes »journal» undergå en lika sträng räfst som den han själf anställt med sin motståndare. Vi förbigå emellertid hvad de båda antagonisterna hade att säga hvarandra om indianernas religion, om formen på vissa växters blad, om pinguinernas fjädrar, om sockerkvarnarnas konstruktion, det spanska prästerskapets seder m. m., för att endast framhålla de viktigaste af de nautiska tvistefrågorna.

Att Frezier blifvit kallad »en pilot utan kunskaper, en observatör utan instrumenter», gick honom uppenbarligen hårdt till sinnes. Visserligen hade han icke genomgått någon navigationsskola, men redan i colleget hade han skrifvit uppsatser i navigation och astronomi, och för att ytterligare förkofra sig häri hade han på sin resa medfört den italienske jesuiten Ricciolis båda arbeten Almagestum och Astronomia reformata. Ehuru man kan undra öfver hans val af astronomisk litteratur — Riccioli bekämpade ännu på 1660-talet den Kopernikanska läran — må man dock medgifva, att han hade anspråk på att anses för mera lärd än piloterna i allmänhet.

Beskyllningen för brist på instrumenter tillbakavisar Frezier med en uppräkning af sin instrumentala utrustning;

vi få alltså veta, att han var försedd med ett utmärkt nivelleringsinstrument (un beau et bon graphomètre), en land t mätarekedja, en fickkom-pass, ett vattenpass, en »arbalestrille» och ett cirkelbestick, hvar-förutom han hade tillgång till de på fartyget befintliga instrumenten. Att det häraf framgår, att jakobsstafven (arbalestrille) ännu på 1700-talet var i praktiskt bruk, förtjänar framhållas, enär en af nutidens förnämsta författare i nautikens historia, professor Eugen Gelcich, framställt en motsatt åsikt.*

»Hvad som mest förargat mig», säger Feuillée, »hos författaren till Voyage de la mer du Sud är, att han litar så fast på sitt bestick.» Då Frezier ett par gånger vid ankomsten till land säger sig hafva funnit besticket fullt öfverens med sjökortet,8 så ser FeuiUée häri ett ringaktande af de mödosamma astronomiska ar-

1 Réponse à la préface critique du livre intitulé: Journal des observations

physiques, mathématiques et botaniques du R. P. Feuillée, contre la Relation

du voyage de la Mer du Sud de M. Frezier. Paris 1727. 64 s. 4:o.

* Han säger: »So müssen wir also ans Allem schliessen, dass der Jakobsstab

zur Zeit der grossen Länderentdecknngen nicht in Verwendung stand. Auch später

herrschte er nur ganz kurze Zeit in der Nautik» (Hamb. Festschrift, Bd 1, s. 51).

9 >11 arriva à point nommé».

beten, som voro hans hufvuduppgift, och förklarar saken omöjlig på grund af den döda räkningens otillförlitlighet. Frezier åter, långt ifrån att bestrida detta, erkänner villigt, att det var en lycklig slump, som gjorde att hans beräkningar slogo in, men däremot betonar han, att Feuillées förtjänster om kartornas korrigering icke voro så betydande, som denne velat göra gällande, ty de väsentligaste felen voro redan rättade på samtida handritade spanska kartor1 och på de förut omtalade kartorna af M. Grifon från Saint Malo, af hvilka senare icke mindre än tre exemplar medfördes på Freziers resa.

Besticket, eller bestämmandet af fartygets läge, grundar sig, såsom bekant, på kännedomen om den seglade kursen och den tillryggalagda distansen. För att utröna den senare ägde 1700-talets sjöfarare sedan mer än ett århundrade den i England uppfunna loggen. Denna omtalas dock ännu vid medlet af 1600-talet i Frankrike såsom en nyhet,2 * * * * * 8 och torde icke ens femtio år senare hafva fullkomligt utträngt de äldre metoder att bestämma farten, som på franska sammanfattas under uttrycket »estime du sillage» och som de nordiska sjömännen fordom benämnde »gissning».9 Metoden, om hvars tillförlitlighet namnet ej ger någon hög föreställning, bestod egentligen uti ett under färder på kända afstånd utbildadt ögon mått, som dock skall hafva kunnat uppöfvas till en förvånande grad af säkerhet.

1 Af spanska kartor öfver ifrågavarande trakter har jag sett blott en: Carta geografien de las Prouincias de la gouernacion del Rio de la plata, Tucuman y Paraguay con parte de las confinantes Chile, Peru, S:ta Cruz y Brasil (faesi-

mile i Reproduetions de cartes et de glohes relati/s å la découverte de VAmérique par Gabriel Marcel, Paris 1893). Författaren, don Juan Ramon, bland hvars

många titlar äfven uppräknas »professor i matematik i Lima» och »Cosmographo

major del Peru», hette egentligen Jean Raimond Conink, var till börden belgier och dog den 19 juli 1709 under Feuillées vistelse i Lima. Han omtalas flerstädes

af Frezier och Feuillée, hvilken senare mycket lofordar hans arbeten. Bland dessa,

hvilka alla efter hans död gingo förlorade, nämnas planer öfver Lima och Santiago, kartor öfver åtskilliga af Perus provinser, en generalkarta öfver Amerika graverad på en silfverplåt, samt en af handling, »Probléme de la duplication du cube», tryckt i Lima 1696. Den sistnämnda underställdes franska vetenskapsakademien, där det

begångna felet snart upptäcktes (Hist. de VAcadémie R. des Sciences, 1699, s. 71).

* Geoboes Foubnieb, Hydrographie, Paris 1667, s. 551. — Enligt Bbbustno (Die naut. Instrumente, s. 27) omtalas loggen för första gången i William Boubne, A regiment for the Sea, Lond. 1577.

8 I ålderstyrmannen Johan MInssons versifierade »Förmaning til Styremän» (uti inledningen till hans Siö-Book, Sthlm 1644) heter det bl. a.:

Achta tin Kompass, gör gissning oc så,

Tå medh Gudz hielp all ting wäl afgå.Bouguer anför i första rummet följande sätt att bestämma skeppets fart.1 Man bör iakttaga huru fort man går för att till-ryg£alägga en lieue på en timme; om man så går från skeppets för till dess akter och finner, att vattnet utombords synes strömma med samma hastighet som man går, så gör fartyget en lieue i timmen; synes vattnet passera förbi dubbelt så fort, så gör skeppet en fart af 2 lieues, o. s. v. Något pålitligare torde den metod hafva varit, som under namn af relingslogg, enligt Breusing, ännu icke skall vara helt och hållet ur bruk, och som bestod däri, att man iakttog den tid, som ett föremål — hos Bouguer skummet från bogen — behöfde för att passera förut uppmätta längder på fartygets reling, och däraf uträknade farten för timme.

Först i sista rummet bland sätten att bedöma skeppets hastighet omnämner Bouguer loggen. Denna, som ursprungligen bestod blott af en träkloss, hade nu i allmänhet samma form, som bibehållit sig till våra dagar. Enligt Bouguer beräknades väglängden i fjärdedels lieues, och i öfverensstämmelse därmed var logglinan indelad med 6 toises (11,695 m.) mellan knoparna. Bedan den samtida Frezier2 3 * vet dock berätta, att sjömännen plägade beräkna vägmåttet efter 1/a lieue (=1 naut. minut) och i enlighet därmed göra knopens längd lika med 41 fot 8 tum (13,585 m.), således nära nog öfverensstämmande med det intill våra dagar begagnade måttet.8 Detta ansåg emellertid Frezier vara felaktigt och beräknar teoretiskt riktigt knopens längd lika med 47 fot 6 tum 7 lin. (15,446 m.), hvarvid dock han, som uppenbarligen var en >pilot* med mera studier än praktik, förbisåg att loggskäddan ej ligger alldeles orörlig i vattnet, och att en af erfarenheten föreskrifven reduktion af knoplängden därför är nödvändig. Man skulle vänta, att Feuillée angripit denna sårbara punkt, men antagligen var äfven han för mycket teoretiker för att inse felet, och då han i alla fall icke kan låta något till nautiken hänförligt ställe passera oanmärkt, tolkar han med en uppenbar förvrängning Freziers ord — då denne i den förment oriktiga knoplängden vill se orsaken till ett fel i sitt bestick — på det sätt, att logglinan skulle hafva krympt, ett högst märkvärdigt fel, säger han, då det var samma lina, som annars gaf så exakta resultat!

Äfven den, som ej är närmare hemma i sjöväsendet, inser, att ett bestick, grundadt blott på den af kompassen angifna rikt-

1 Traité de la navigation, 1706, a. 150.

* Relation, a. 6.

3 47 av. fot (18,954 m.) enligt C. A. Pettersson, Lärobok i navigations-

vetenskapen, Sthlm 1861.ningen och den medelst loggning utrönta väglängden, slutligen måste blifva i hög grad oriktigt. Den kunnige sjöfararen korrigerar därför, så vidt möjligt dagligen, sitt bestick medelst observation af så väl latitud som longitud. På den tid, hvarmed vi sysselsätta oss, var korrektionen inskränkt till latitudbestämning, ty något medel att på sjön astronomiskt bestämma longituden existerade icke. Att de instrument, som pater Feuillée för ändamålet med sådan fördel begagnade, ej voro användbara om skeppsbord, framgår klart af den beskrifning däröfver, som han med sin vanliga noggrannhet ger oss: han använde nämligen en kvadrant med 15 tums radie, 3 tuber af resp. 8, 15 och 18 fots längd samt tvenne pendelur, hvilka på hvarje observationsplats måste igångsättas och justeras.

Bland de många förslag, som under den tid, då sextant och kronometer voro okända, framkastades för att lösa nautikens mest brännande fråga, longitudbestämningen, må nämnas det, som grundade sig på kompassens missvisning. Redan på 1500-talet hade man iakttagit, att missvisningen är olika på olika punkter af jordytan, och

okunnig om deklinationens sekulära förändringar hoppades man härpå kunna bygga en enkel metod att lösa det svåra problemet. Missvisningens bestämning, alltid viktig för sjöfararen, fick alltså en ökad betydelse i äldre tider, då man trodde sig bidraga till samlandet af ett material, som skulle bekräfta de uppställda teorierna. Men magnetens nyckfullhet strök ett streck öfver alla dessa beräkningar, och redan jesuiten Georges Fournier nödgas, sedan han granskat en del kompassiakttagelser och magnetiska hypoteser, utropa: »C’est donc une folie de s’amuser à chercher les longitudes par telles voyes.»1

Emellertid hafva vi att tacka dessa fantasier för att ett antal observationer blifvit bevarade, hvilka i våra dagar kunna tjäna ett annat ändamål, nämligen studiet af missvisningens sekulära förändringar. För Stilla oceanen har man hittills i sådant afseende icke haft tillgång till något rikhaltigare observationsmaterial från äldre tider. Det har därför synts af intresse att framlägga de mycket talrika missvisningsobservationer, som gjordes af de franska sydhafsfararne, särskildt under »le Saint An-toines» färd, och får jag angående desamma hänvisa till den sammanställning, som vid slutet bifogas detta arbete.

1 Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation, 2:e éd., Paris 1667, s. 474.Saint Antoine vid Mariannema.

JämfOrelse mellan de nautiska observationerna pä le Saint Antoine och verk* ligheten. — Ankomst till Mariannema. — Invfinarnes förskräckelse och misstänk* samhet. — »Den hederligaste guvernör i hela spanska väldet». — Beskrifning på ön Guam. — Chamorros. — De äldsta kartor öfver Guam — Afresa från ön. — Segling genom Babyanernas arkipelag. — Kartor öfver densamma. — Förd öfver Kinesiska sjön. — Inloppet till Kantonfloden. — Ankring på Macaos redd. — Färd genom Bocca Tigris. — Ankomst till Whampoa.

Efter den exkttrs, hvarmed föregående kapitel afslutats, och som bristande fackkunskap hindrat mig att utsträcka till nanti-kens rent matematiska område, må vi återvända till »Saint Antoine» och se till, huru resultatet af de beräkningar, som dess piloter utförde under den långa ocean färden, ställde sig till de faktiska förhållandena.

Den 20 juni 1708 kl. 4 e. m. pejlades på 10 lieues afstånd ön Guam eller »Ile de Marianna», såsom den kallas af vårt manuskripts författare. Besticket utvisade samma dags middag 13" 15

n. lat. och 167’ 46' long., men det holländska sjökort,1 hvaraf man begagnade sig, förläde ön på 164° 20' o. long, från Tenerife. Moirie anser sig alltså hafva missräknat sig på 3" 26', och att den tillryggalagda vägen var 522/3 lieues längre än besticket angaf. Han tillskrifver detta riktigt nog strömmens inverkan — man hade större delen af resan seglat inom den mot väster sättande norra ekvatorialströmmens område — och tröstar sig med att de flesta piloter kommit till lika stort eller större fel. Gå

1 Detta skall ha varit af Pieter Goos, enligt ett af de loggboksutdrag, som förvaras i Dépôt de la marine, men kan ej hafva varit densammes ofvan (s. 107) omnämnda karta, enär denna icke omfattar Stilla oceanens västra del. Måhända begagnade man en handritad karta; tryckta sjökort med longitudgradering — och om ett sådant är här uppenbarligen fråga — förekomma mycket sparsamt frän denna tid.vi till de nyaste ortbestämningarna,1 så finna vi Guams latitud uppgifven till 13° 25' 48" — jämförelsen utfaller alltså här särdeles fördelaktigt för Moiries observationsförmåga — men annorlunda förhåller det sig med longituden. ön ligger nämligen 142' 19' 16" o. fr. Paris eller 161° 17' 37" o. fr. Tenerife,2 och om vi taga i betraktande, att Moirie bestämt sin utgångspunkt, Huacho, till 295° 55' long., då den rätteligen bort vara 298 55' 16" o. fr. Tenerife, så finna vi, att han enligt sin beräkning seglat 128^ 9', men i självfva verket tillryggalagt 137° 37' 44". Felet i besticket uppgick alltså till icke mindre än 93 28' 44".

Sedan man om natten legat bi för minskade segel, dublerades påföljande morgon Guams norra udde. Så snart man befann sig i lä om ön, fick man besök af en mängd infödingar, hvilka i sina kanoter medförde stora massor af frukt, som utbyttes mot knifvar. I en af båtarna befann sig en spanior, som erbjöd sig att lotsa fartyget till hufvudorten Aganas redd. Sedan han under föregif-vande att vilja underrätta guvernören om främlingarnas ankomst, begifvit sig i land, upptäckte dessa till all lycka ett under-vattensref, på hvilket spanioren, i tanke att de voro sjöröfvare, velat sätta fartyget. Just då man ämnade öfvergifva den ogästvänliga ön och fortsätta färden till

Kina, kom ännu en inföding ombord, hvilken med hot och löften om belöning förmåddes att anvisa en bättre ankarplats längre söder ut, utanför en liten ort vid namn Atty.3 En båt sändes härifrån till byn Umata, vid hvars landningsplats fransmännen mottogos af en spansk kapten i spetsen for ett hundratal beväpnade infödingar. Vid underrättelsen att skeppet tillhörde en vänskaplig nation och att det var stadt på fredlig köpmansfärd till Kina, blefvo de landstigna väl bemötta, men några af dem kvarhöllos dock såsom gisslan, medan bud sändes till Agaöa för att meddela guvernören att ingen fara var å färde och att den redan allarmerade befolkningen kunde återgå till fredliga sysselsättningar. Det var ej att undra på,

1 Connaissance den temps.

* M. de Frondat själf Bäger i sin journal: »il parait que cette ile de Gauama oq Marianne est par les 13° 25' N et 1623 30' long.» Denna märkligt exakta ortbestämning är antagligen grnndad på i land anställda observationer.

3 »Saint Antoine» låg alltså för ankar på nngefär samma plats, där den svenska fregatten »Engenie» ankrade den 27 nov. 1852. Se: C. Skogman, Freg. Euge-nies resa omkring jorden, D. 2, Sthlm 1855, s. 61. Den här meddelade, särdeles åskådliga skildringen af byn Umata och dess omgifningar ger en god föreställning om skådeplatsen för de 144 år tidigare timade tilldragelserna.att fransmännens ankomst vållade förskräckelse, då man dittills aldrig fått mottaga vänskapliga besök annat än af galeonen från Acapulco, som passerat åtta dagar tidigare.

Följande dag, den 22 juni på morgonen, syntes guvernörens båt ro längs stranden med bissad flagga för att till känn agifva, att ban själf vore ombord. Så var dock ej fallet, ty guvernören infann sig samtidigt förklädd på det franska fartyget för att förvissa sig om bvilket mottagande man ämnade bereda bonom. Då ban fann, att intet svek åsyftades, begaf ban sig till land, hvarifrån han sände ett bref till M. Frondat, som icke dröjde att göra sin uppvaktning för att begära tillstånd att på ön förse sig med lifsförnödenheter. Denna begäran villfors på det artigaste, infödingarna flngo befallning att icke neka främlingarna något, och inom en kort stund sågo dessa sitt fartyg öfverfylldt af fjäderfä, frukt och hornboskap, hvarjämte den förekommande guvernören lät frakta ombord allt vatten man behöfde.

Den tredje dagen af vistelsen vid Guam var guvernören, jämte några officerare och tvenne jesuitfäder, inbjuden till middag ombord; gästerna flngo lämpliga skänker,1 men betalning för de lämnade förnödenheterna vägrade spaniorerna att mottaga. 1 förtjusning häröfver utbrister författaren till vårt manuskript, som hade en helt annan erfarenhet af de spanska ämbetsmännens beteende, att man helt visst påträffat »den hederligaste guvernör i hela spanska väldet». Detta omdöme modifieras i våra ögon af vissheten därom, att det var de arma infödingarna som fingo betala sina herrars gästfrihet.

Guvernörens namn var, enligt Pierre Moirie, don Manuel de Arguelles från Asturien. Om vi emellertid studera Mariannernas historia hos Louis de Freycinet,2 så finna vi ej den förträfflige mannens namn å listan öfver öarnas styresmän. Aren 1704— 1709 innehades guvernörsbefattningen af don Antonio Villamor y Vadillo, hvilken sistnämnda år aflöstes af don Juan Antonio Pimen-tel. Vi kunna alltså antaga, att don Manuel endast en kortare tid på förordnande förvaltat guvernörsämbetet, hvilket blir så mycket sannolikare, som »Saint Antoines» besök inträffade kort * *

1 »Deux barils de farine et an quart d'ean de vie de France, ce qa’il estima beaucoup, l’île étant dépourvue d’eau de vie, vin, farines et bleds. Leur nourriture n’est que de ris, leur venant quelque fois de biscuit de Manille» (Extrait i Dép. de la marine).

* Voyage autour du monde. . . exécuté sur les corvettes de S. M. V Uranie et la Physicienne -pendant les années 1817—20. Historique. T. 2: P. 1, Paris 1829, s. 164 ff.efter det att jesuiten José de Texada, genom sina skarpa klagomål mot förvaltningen på öarna, föran led t en kunglig befallning om åtals anställande mot deras oredliga styresmän; troligen var med anledning häraf den ordinarie guvernören vid den ifrågavarande tidpunkten försatt ur tjänstgöring. Däremot finna vi en don Manuel Arguelles omnämnd af Gemelli Carreri såsom kapten på galeonen »San José>, med hvilkenhan 1696—97 gjorde färden från Manila till Acapulco. Helt säkert var det samme man,

som tio år senare välkomnade de franska sjömännen såsom vice guvernör på Guam. Visserligen berättar Gemelli Carreri, att den kapten, som spaniorerna kalla »capitaine de mer et de guerre», dog under resan, men då bland galeonens befäl funnos flere kaptener — cbefen kallades, såsom förut nämnts, general — beböfva vi bäri ej se något hinder för den påpekade identiteten. För öfrigt få vi af Gemelli Carreri icke veta något annat om don Manuel, än att hans befattning var en ren sinekur, på hvilken han dock sade sig förtjäna 25- å 30,000 piaster under en enda resa.1

*

«

*

Till berättelsen om besöket på ön har manuskriptets författare fogat en beskrifning af densamma och dess invånares seder. Efter en så kort vistelse kan man ej vänta, att författaren härom skall lämna oss några underrättelser af större värde. Sådana skulle dock hafva varit särdeles önskvärda, då det folk, hvarmed man här trädde i beröring, sedan långt tillbaka ej mera existerar. Mariannernas urinvånare, Chamorros, dukade nämligen hastigt under för det gränslösa förtryck, hvaruti de råkade, sedan de ej längre kunde göra motstånd mot spaniorernas välde. Deras starka frihetskänsla förledde dem till förnyade uppror, »men de hafva fått ångra sig», säger Pierre Moirie. Helt visst öfverskattar han befolkningens storlek, då han anger de vapenföra männens antal till 5- å 6,000. Den första folkräkningen, år 1710, skall hafva utvisat blott 3,539 invånare, och år 1741 hade antalet sjunkit under 2,000.2 öarnas nuvarande befolkning är en degenererad

1 U. Le Gentil säger: >Ce capitaine est nn espèce d'homme de paille, et pis encore, car il est fort difficile de dire an juste quel est son emploi.» Men som den ifrågavarande kaptensbeställningen var den bästa platsen på fartyget, måste den, som önskade erhålla densamma, betala 3- & 4,000 piaster åt guvernören i Manila (Voyage dans les mers de l'Inde, T. 2, Paris 1781, s. 210).

8 Meinicke, Die Tnseln des Stillen Oceans, Th. 2, Lpz. 1876, s. 397.ras, uppkommen genom urinvånarnes blandning med tagaler, in* förda från Filippinerna.

Om det intressanta folk, som vid »Saint Antoines» besök redan torde bafva förlorat flere af sina ursprungliga egendomligheter, få vi bos Moirie blott några magra notiser. Han omtalar deras kraftiga kroppsbyggnad, deras vapen, som bestodo af pilar, spjut och slungor, hvilka senare de skötte med stor skicklighet; vidare omtalar han deras klädedräkt och föda, hvilka båda efter spanio-rernas ankomst ej längre voro så enkla som förr, samt säger, att de fordom tillbådo solen och stjärnorna, ehuru utan någon särskild kult, men nu äro de alla kristna. För öfrigt spredo de en så stark »lukt af vilde», att det var nästan omöjligt att vistas i deras närhet. Slutligen beskrifver han de utomordentligt snabb-seglande kanoterna med deras stora trekantiga segel och på lovarts-sidan placerade utriggare. Dessa farkosters konstruktion, till följd hvaraf de ej behöfva gå öfver stag vid kryssning,1 har väckt alla sjöfarareB uppmärksamhet, och seglens form gaf redan öaraas äldsta besökare anledning att gifva dem det snart förgätna namnet »Islas de las velas latinas».

Utom en vacker förtoning af ön sedd från öster, har Moirie gifvit oss en större karta öfver densamma. Den äldsta specialkarta2 öfver Guam, som torde finnas, är den som är intagen i jesuiten Charles Le Gobien's Ristoire des isles Marianes (Paris 1700, s. 75). Med denna visar Moiries karta ett tydligt släkttycke; då talrika olikheter i namnens skrifning göra det oantagligt, att den senare är en kopia af den förra, är det troligt, att ett gemensamt spanskt original legat till grund för dem båda. Väsentliga förbättringar i teckningen af öns sydvästra del äro dock af Moirie införda. Kustkonturen är här mera öfverensstäm-mande med verkligheten; ankarplatser, undervattensref, bränningar och talrika djupsiffror, hvilket allt saknas på Le Gobiens karta, äro införda af »Saint Antoines» pilot, som helt visst förvärfvat kännedom härom genom den rekognosceringsfärd i båt, som företogs vid inseglingen.

En karta öfver Guam finnes också i Nouveau voyage au tour du monde par M. de la Barbinais le Gentil (T. 1, Paris 1727, s.

1 Moibie säger: >11 n’est pas besoin de faire le tour ponr virer de bord; ils ‘ ne font seulement que changer la voile, qui est triangulaire et a les deux bouts en haut, et changent le devant pour le derrière.»

* Såsom s&dan kan man knappast beteckna den râa kartskiss, som förekommer i Pigafettas berättelse om Magelians resa och som är återgifven i Nordenskiölds

Ptriplus, 8. 186.8. Karta öfver ön Guam.

Efter de la Barbinais le Gentil.213). Vid närmare granskning visar sig denna, som här åter-gifves i facsimile, vara en kopia af Moiries; många af namnen äro visserligen hos La Barbinais förvridna, men kustkonturen och större delen af de hydrografiska detaljerna äro alldeles desamma. Om bekantskap med »Saint Antoines» resa vittnar också teckningen af ett skepp utanför byn Atty, på den plats där Moirie med ett ankare utmärkt sitt fartygs förtöj ningsplats.

* *

#

Omedelbart sedan guvernören och hans följe efter den ofvan-nämnda middagsbjudningen tagit afsked af sina värdar och af dem hälsats med 5 kanonskott och 5 gånger »Vive le Roi>, lyftade >Saint Antoine» ankar och styrde till hafs. Kursen sattes nu hufvudsakligen mot NV, och efter femton dagars segling (den 23 juni—d. 8 juli 1708) fick man sikte på Kap Engaño, ön Lugons nordöstra udde. Norr om denna Ö ligger en ögrupp kallad las Babyanas, som det nu gällde att genomsegla. Då detta delvis måste ske om natten, vittnar företaget om icke ringa djärfhet och skicklighet, i betraktande af de tillgängliga sjökortens ofullständighet. Talrika förtoningar så väl af Lugons kuster som af de nämnda öama jämte en vacker karta öfver hela trakten (se fig. 9) har Moirie lämnat oss såsom minnesmärken af det nit, hvarmed fartygets piloter fullgjorde sina plikter. På kartan har en senare hand än författarens tillagt en kurslinie för ett annat franskt fartyg, »le Júpiter», som 1716 passerade Babyanernas arkipelag på väg till Amoy, och ännu en, icke fullt utdragen kurslinie har antagligen afsett att utmärka den kurs, som skeppet »le Martial» samma år styrde till Kanton. Några af den senare handen klumpigt tillritade öar närmare Lugons kust kunna icke sägas tillhöra förbättringarnas antal, enär desamma, åtminstone att döma efter motsvarande karta i Stielers handatlas, saknas i verkligheten. På ett i vårt manuskript löst inlagdt blad finnes ännu en kartskiss öfver Babyan-arkipelagen. Utom »Saint Antoi-nes» kurs se vi här en densamma korsande routelinie, vid hvilken läses: »Passage de la Princesse et la Découverte pour aller å Emony». För alla de nämnda fartygens Kinafärder skall jag framdeles redogöra. En i koppar graverad karta öfver samma trakt af världen träffa vi i de la Barbinais le Gentils förut citerade arbete.1 Utom kurslinier för de förut omnämnda »le Martial»

1 Nouveau voyage au tour du monde, T. 1, ». 249.och »le Jupiter» 1716, se vi hftr äfven »S&int Antoines» route, ehuru med den oriktiga dateringen 1709 i st. f. 1708. Detta kan förtjäna omnämnas, då det är ett af de få ställen, där detta fartygs resa omnämnes i den tryckta litteraturen. I

9. Karta öfver Babyanernas arkipelag.

Efter Pierrb Moirie.

De ostreckade öarna äro på originalet tillagda af en senare hand.

I sundet mellan de två västligaste af Babyan-öarna, på nyare kartor kallade Dalupiri och Fuga, bestämde Moirie sin nya »point de départ* vid 19" 27' n. br. och 140° 34' long. Han hade nu, tack vare talrika höjdobservationer och korrigeringar, kommit sanningen betydligt närmare än förut; hans rätta position var nämligen 19° 0' n. lat. och 142 30' long. (— L232 30' o. fr. Paris). Den bifogadebeskrifningen på las Babyanas består, jämte några hydrografiska detaljer, blott i underrättelsen, att de äro bebodda och skogbevuxna, samt hänvisar i öfrigt till den medföljande kartan.

Den 10 juli på middagen pejlades Kap Bojeador, Luçons nordvästra udde, på sju dagar färdades man därefter öfver det Kinesiska hafvet, och den 17 juli på aftonen kom den kinesiska kusten i sikte. Man trodde sig skönja de öar, som utgöra in seglings-märken till Kantonfloden, nämligen los Viados i NY och Montano1 i N t. O, men då

man följande dag inseglat i den förmenta flodmynningen, fann man, att det var blott en bukt. Besättningen på en kinesisk fiskarbåt, som anropades, kallade den Konam — antagligen Mirs Bay öster om Hongkong — och utvisade den rätta riktningen för piloten, som måste tillstå, att han icke visste hvar han befann sig. Först vid middagstiden den 19 igenkände man den rätta Montano-ön, men det dröjde ända till aftonen den 21, innan man kunde fälla ankar på Macaos yttre redd. Vi förskona läsaren från redogörelsen för alla de skeppsmanövrer, som företogos under dessa dagar och som i manuskriptet äro så noga beskrifna, att det ej möter ringaste svårighet att följa dem på de nya sjökorten, helst som man har ledning af fartygets kurslinie utlagd på en »Plan de la rivière de Canton», prydligt ritad af Pierre Moirie på en hel foliosida och här återgifven som fig. 10.

Då det främmande skeppet observerades från den portugisiska fästningen, hissades flagg, som på »Saint Antoine» besvarades med visande af de engelska färgerna. Detta bedrägeri hade till följd, att generalkaptenen i Macao följande dag sände en officer för att erbjuda den förmodade bundsförvanten sina tjänster. Sändebudet blef högst öfverraskadt af att befinna sig ombord på en fientlig nations fartyg, men helt ädelmodigt lät man honom aflägsna sig med tusen ironiska hälsningar till den artige guvernören.

Utanför mynningen af det bekanta passet Bocca Tigris måste man ännu en gång gå till ankars för att afvakta återkomsten af en till Kanton sänd båt, som skulle träffa aftal med myndigheterna om de umgälder, som skulle erläggas, och anskaffa en lots för den återstående delen af flodfärden. Sedan båt och lots efter tre dagars väntan infunnit sig, passerades Bocca Tigris, hvars fästningsverk redan nu föreföllo betraktaren skrala, ehuru deras oduglighet först under opiikriget 1841 blef till fullo ådaga-

1 Bäd a dessa namn, af portugisiskt ursprung, hafva försvunnit frän de moderna kartorna. Med de förra förstås de öar ntan gemensamt namn, som på det nyaste engelska sjökortet (China, Sheet 1) benämnas Kan-lan, San-chau, Sam-hoi-chuk, m. fl. Montano åter är »Man-shan or Great Ladrone» på samma sjökort.c ¿e la dliweré le Gutfm

Uui en lannét

lO. Karta öfver Kantonfloden.

Efter Pierre Moirie.lagd. Den 26 juli 1708 kastade »Saint Antoine» ändtligen ankar i Kantons hamn vid ön Hoang-pou, af europeerna kallad Wham-poa (hos Moirie Vanpou). Vår författare, huru upptagen han än varit af pejlingar, lödningar oeh andra nautiska iakttagelser, kan ej underlåta att gifva uttryck åt sin förtjusning öfver de vackra och lifliga taflor, som färdens senare del erbjudit, »öfverallt ser man ett väl odladt land; t. o. m. på bergens sluttningar har man för att vinna det största möjliga utrymme gjort amfiteatraliskt anordnade anläggningar, och på dessa berg synas tempel, grafvar och hus, hvilket allt företer de angenämaste landskapsbilder.*ÅTTONDE KAPITLET.

Saint Antoine i Kanton.

>Hoppo>, tullmandarinen. — Den kinesiska skeppsmätningen. — Besynnerliga räkneoperationer. — De kinesiska ämbetsmännens penningentpreBsningar. — Handeln i Kina. — Enropeer och kineser söka ömsesidigt öfverlista hvarandra. — Konflikter med kineserna. — De upphandlade varorna och deras pris. — Betalning i silfver.

— Ut- och införseltull. — Beskrifning öfver Kanton. — Karakteristik af kineserna.

— Templen. — Kristendomen i Kina. — Den rituella striden. — Omdöme om jesuiterna. — Andra nationers fartyg i Kanton och Macao. — Intriger mot fransmännen. — Af resa från Whampoa. — Kamp mot monsunen i Formosa-sundet. — Suanchousonbou. — Marco Polos Zaiton. — Beskrifning af staden Sonbu. — Afresa därifrån.

Chefens första bestyr, efter det fartyget blifvit förtöjdt, var att uppvakta den funktionär, som kallades »houpou» eller »hoppo», tull-mandarinen, af hvars goda vilja man nu var i hög grad beroende. Några dagar senare sågs på floden en stor eskader af båtar, föregångna af tvenne galerer, komma drifvande med ebben. Genast hissades på det franska fartyget alla flaggor, och man beredde sig att mottaga »le grand mandarin des douanes». Då det

brokiga tåget kom närmare, aflossades från en af galererna tre skott ur små nickor, till tecken att den höge potentaten själf befann sig ombord, och kort därpå uppträdde han på fartygets däck under en öronskärande musik af gongongs och andra instrumenter.

Om de ceremonier, som voro brukliga vid de kinesiska skeppsmätningarna, få vi närmare besked i kapten Ekebergs reseberättelse.1 Från år 1741 hade han gjort nio resor till Eina, och uppenbarligen hade förhållandena under den tid, som förflutit efter »Saint Antoines» besök, föga förändrats; vi kunna därför, utan att göra oss skyldiga till en anakronism, komplettera Moiries mera kortfattade berättelse med vår landsmans ord.

1 Capitaine Carl Gustav Ekebergs ostindiska resa åren 1770 och 1771. Beskrefven uti bref til Kongl. Svenska Vet. Akademiens secreterare, Sthlm 1773, s. 104 ff.Då »generaltulldirektören» infinner sig för att låta uppmäta ett nykommet fartyg, åtföljes han af en stor svit: skrifvare, spelmän, köksdrängar och soldater, af hvilka en bär den stora gula hedersparasollen af siden och en annan en stor solfjäder af bambu. Fyra professer eller bödlar, klädda i höga hattar, liknande glesa fågelburar, och utrustade med sablar, kedjor, karbasar och andra exekutions verktyg, komplettera eskorten. Vid alla tullhus och fartyg, som under vägen passeras, utbytes salut med skrällande gongongslag,' och då slutligen skeppets kanoner dundra till hälsning, synes hoppo, lika angelägen att blifva hedrad som ömtålig för smällen, åhöra skotten med händerna för öronen. Nu framträder kaptenen, och på en särskild landgång stiger mandarinen, företrädd af sina professer, ombord, allt under den ofvannämnda grufliga musiken, hvilken af Moirie karakteriseras som »une har-monie assez lugubre, mais fort nouvelle pour nous». Slutligen tar den höge gästen plats i en på däcket ställd länstol bakom ett litet, med en röd guldbroderad duk öfvertäckt bord. Uppblåst af så många ärebetygelser vårdar han sig knappt att genom tolken tilltala europeerna, och då han någon gång gör det, vänder han ansiktet likgiltigt ifrån den tilltalade, allt under det han för att ådagalägga sin ringaktning håller en tobakspipa i munnen.

»Efter gifvet tillstånd,» berättar Ekebebg, »begynnes nu mätningen med en måttstock af tio kobits1 längd på ett ifrån fock-till mesanmasten utspändt snöre, af fyra stycken mätare, som vid hvar och en afmätning knyta en tråd och igenom ett högt rop gifva måttet till känna, hvilket af några skrifvare vid ett annat bord upptages, repeteras och uti en bok med lika många under hvarandra ställda nuller upptecknas; därefter blifver bredden af-mätt på andra däcket vid stormasten, som till det förra talet upp-skrifves. Boken lägges sedan för hoppo, som med röd färg gör däröfver och omkring krokiga streck, förmodligen att hindra, det någon tillökning eller afkortning må ske, och slår därunder en stämpel. Det händer stundom, att han sedan besöker skeppets kajuta, låter fägna sig med några sötsaker och liqueurer, i synnerhet om han fått veta, att där finnes något sällsamt eller främmande medfördt.»

Det sätt, hvarpå skeppets dräktighet uträknades och hamn-umgälderna därefter bestämdes, är så egendomligt, att det kan förtjäna anföras, helst som jag ej sett någon detaljerad redo-

1 »Kobiten, som är hofvudmåttet, hafver, så mycket jag vet, ingen krönt eller stadfästad långd, men svarar ungefärligen mot 14 sv. verktnm»; Ekebebg, s. 107. Fmer. 13. 9görelse därför hos någon annan författare än vår nästan bortglömde landsman Ekebekg.

Antaget, att skeppets på ofvan beskrifna sätt uppmätta dimensioner utgöra 97 kobit 7 punkt. 1 kandarin (== 114 fot) längd och 31 kob. 7 punkt. 2 kand. (= 37 fot) bredd, så multiplicera» dessa båda tal och produkten multipliceras åter igen med talet 7,777,777. Af det på sådant sätt uppkomna talet anses de sju första siffrorna såsom penningevärde; man får alltså i detta fall

ett belopp af.................2,410 tael, 6 mes, 1 kand., 4 kascb.

Härifrån afdrages 20 %, som kallas kejsarens afkortning . .

o-------

Återstår

Men bärtill lägges:

1) 10 % förhöjning............

2) 7 % för tullbetjäningens besvär ....

3) ytterligare 2 % af ofvanstå-

ende återstod..............

4) presenten till hoppo . . . 1,950

482 » 1 » 2 > 2 > ,928 tael, 4 mes, 9 kand., 2 kascb. 192 » 8 » 4 » 9 1 148 » 4 » 9 > 3 > 38 » 5 » 6 » 9 >

Hela beloppet utgör alltså 4,258 tael, 4 mes, 0 kand., 3 kascb.

Huruvida »Saint Antoine» fick betala hamnumgälder efter samma besynnerliga uträkning, känner jag icke; en olikhet förefanns emellertid, nämligen den, att det franska fartygets längd mättes från för till akter,1 * icke mellan fock- och mesanmasterna. Detta i senare tid införda bruk hade till följd, att man på Kinafarare placerade de båda masterna närmare stormasten,8 för att något minska de dryga kostnaderna.

Med liknande ceremonier aflägsnar sig sedan mandarinen, salut-skotten smälla åter, och båtflottiljen drager sin väg, sedan en vakt-båt blifvit kvarlämnad för att hindra, att några varor olofligt lossas från fartyget.

Dylika besök upprepas sedan under bvarjebanda förevändningar. Redan följande dag infann sig hoppo på »Saint Antoine» för att stämpla de varor, som man ämnade sända till det franska kompaniets faktori i Kanton. Oförsiktigt nog bar man fram den ena kistan efter den andra, mandarinen lät öppna dem och tog ogeneradt för sig allt som föll honom i smaken. Fransmännen fingo nu brådt att gömma sina dyrbarheter, hvilket förmådde

1 »Depuis le batou de pavillon jusque» à l’estrave.»

* Sonnebàt, Voyage aux Indes Orientales et à la Chine, T. 2, Paris 1782, s. 10.kinesen att upphöra med sitt rofferi, hvarpå han aflägsnade sig, dock utan att återlämna det tagna. Det dyrbaraste af detta var en »bezoarsten», vägande minst fyra uns, som mycket saknades af sin ägare, en af skeppets spanska superkarger. Äfven kaptenens lilla spanska hund blef den snåle kinesens byte, och med allt måste fransmännen låta sig nöja, då för dem vida större intressen stodo på spel. Oaktadt de före inpasserandet i floden utverkat sig försäkran om, att de ej skulle beskattas högre än föregående franska fartyg, flngo de i hamnumgälder af hvarjehanda slag1 till hoppo betala ej mindre än 2,800 kinesiska taels, i franskt mynt en summa af 14,000 livres.

•

Handeln i Kina var på denna tid en tålamodspröfvande affär. De europeiska fartygen måste bereda sig på ett flera månader långt uppehåll; de afriggades därför, och de obehöfliga skeppsför-nödenheterna upplades i skjul på stranden.8 Själfva handeln för-siggick i det omkring 20 km. från Whampoa belägna Kanton. Här förhyrdes för ändamålet ett särskildt hus, helst beläget omedelbart vid flodstranden, men småningom började de särskilda nationerna att skaffa sig fasta faktorier och stadigvarande agenter. Redan vid århundradets början ägde fransmännen ett sådant faktori i Kanton — engelsmännen flngo sitt först senare — men vid »Saint Antoines» ankomst stod detta faktori nästan öfvergifvet; då intet fartyg från hemlandet på länge afhörts, hade kompaniets agenter begifvit sig till Manila, och endast kontrollören var kvar på platsen. För handelns bedrifvande anställdes också en del kinesiska medhjälpare, såsom »compradorer», mäklare, och »linguister», tolkar, samt en mängd »kulis» för de gröfre göromålen.

Man må dock ej föreställa sig, att sedan hamnumgälder och tull blifvit betalda, nationalflaggan hissad på faktoriet qch detta taget i besittning af skeppets superkarger och deras assistenter, allt under skydd af en faktorikapten och matroser med dragna värjor, att sedan dessa och flera formaliteter blifvit iakttagna, handeln utan vidare kunde börja. Därtill fordrades ett tillstånds-bevis af hoppo, som naturligtvis icke lämnade ett sådant för intet. Chefen på »Saint Antoine» fick sig anvisade fyra kinesiska köpmän, hvilka skulle till honom leverera för 100,000 piaster handelsvaror med fyra månaders kredit. Antagligen har M. Frondat för- * *

1 »Pour nostre entrée, ancrage et présens et tons droits d'arrivée.»

* Dessas engelska benämning »banks hall» har pä franska blifvit gjord till »bancasal» och pä svenska till »bängsal». Se: P. Obbeck, Dagbok öfver en ostindisk resa, Sthlm 1757, s. 117.gäfves sökt åt sig utverka tillstånd att handla med hvem som helst, ty detta, som på hans tid ännu kunde medgifvas,1 ansågs naturligtvis mest fördelaktigt. Dock borde man se till, att ej hoppo stiliserade tillståndet så, att främlingarna finge handla blott med »hederligai köpmän, ty i sådant fall blefve mandarinen själf domare häröfver, och man kunde vara viss om att hlott få med kanaljer att göra.

Detta goda råd, jämte många andra, gifves af en samtida till våra franska resande, engelsmannen Charles Lockter. Han besökte Kanton år 1704 och ger oss i sitt arbete om den ostindiska handeln* * en liflig bild af det system af inbördes misstro och bedrägeri, som rådde vid beröringen mellan de europeiska och kinesiska köpmännen. Till tolkar borde man helst antaga enfaldiga karlar, som ej förstodo att dölja egna och kamraternas skälmstycken, för falska vågar och vikter borde man väl taga sig i akt, ja ej ens tillåta kineserna att väga med de europeiska vågarna, ty ofta passade de på att fästa en bit vax under den ena vågskålen; ej heller borde man tillåta dem att emballera varor utan sträng uppsikt, ty det hade förekommit, att färdigpackade kistor blifvit utbytta mot andra, förvillande lika de riktiga i storlek och utseende samt med eftergjorda märken och sigill. Alla varor måste undersökas, vägas och mätas på det noggrannaste, och ändå kunde man vara viss att ofta blifva bedragen af kinesernas list och utomordentliga förställningsförmåga. Men de europeiska köpmännen bjödo också till att ej stå efter sina kinesiska yrkesbröder i dylika ting. Lockyers bok är en god handledning i hvarjehanda handelsknep. Skeppsbåtarna borde inredas med hemliga rum för att kunna smuggla silfver, hoppons underhafvande skulle mutas för att stå på euro-peernas sida; dryckesvaror, musik och framför allt goda ord, som här är liktydigt med lögner, borde man aldrig spara på — »ty de kosta ingenting och äro något, som man väl kan vara af med».

Skildraren af »Saint Antoines» resa är visserligen icke så mångordig om allt detta, men vi finna af hans berättelse, att man å ömse sidor på bästa sätt sökt öfverlista hvarandra. M. Frondat hade mot en hederlig present lyckats åt sig utverka frihet från tullvisitation, då han i sin egen båt med hissad flagg färdades mellan fartyget och faktoriet, men presentens värde, säger Moirie,

1 Rättigheten att handla med earopeerna inskränktes år 1759 till ett slags bolag af elfva köpmän i Kanton. Se: M. de Guignes, Voyages å Peking ... T. 3, Paris 1808, s. 201.

* An account of the trade in India: containing Bules for. good govemment in Trade, Price Courants, and Tables, London 1711.uppvägdes mer än väl däraf, att man på sådant sätt lyckades smuggla en mängd yaror.

Såsom bevis p4 kinesernas skaplynne och på de vedervärdigheter man i samfärdseln med dem fick utstå, berättar Moirie tvenne

11. Afsked mellan en europeisk och en kinesisk köpman efter slutade affärer.

Efter en kinesisk originalmålning från 1700-talet i K. Vetenskapsakad:s bibi.

händelser, som inträffade under vistelsen i Kanton och som lätt kunnat få för fransmännen betänkliga följder.

En dag, då i staden firades en större fest, kom en kines till faktoriet och började att där föra oväsen. Dä man sökte hindra honom härifrån och slutligen ville köra honom på dörren, sattehan sig till motvärn och skrek än värre. Nu förlorade en af fransmännen tålamodet och gaf kinesen ett knytnäfslag, som denne betalade med samma mynt; en brottning uppstod, i hvilken kinesen dukade under, men då denne fann, att alla hans ansträngningar voro för-gäfves. grep han en sten och tillfogade sig flera slag i hufvudet, så att blodet strömmade, och därmed öfversmetade han äfven sin motståndares kläder. Lyckligtvis hade man under uppträdet stängt faktoriets port; i annat fall hade den slagne begifvit sig direkt till mandarinerna, hvilka med glädje gripit tillfället att utpressa penningar af europeerna. Nu fick den sårade mannen, väl gömd för allas blickar, tillbringa en tid i faktoriet, tills hans blessyrer voro läkta, och när man sedan släppte honom lös, försäkrade man sig om hans tystnad genom en penningegåfva. Man berättade för Moirie, att om mannens släktingar hade fått veta hvad som tilldragit sig, så hade de varit i stånd att förgifta honom och skylla mordet på främlingarna; det hade då ej blifvit fråga om att utfinna gärningsmannen, utan myndigheterna hade lagt beslag på hela skeppet.

En annan gång hade sex unga män, tillhörande skeppets befäl och passagerare, begifvit sig till en teaterföreställning, hvilken, liksom alltid i Kina, hölls på öppen gata. Sedan författaren, som var med, efter en stund aflägsnat sig, ville de öfriga närma sig teatern. Askådarne lämnade plats för dem, tills de voro midt i hopen, men då började man tränga och slå dem. Fransmännen försvarade sig och utdelade käpprapp åt höger och vänster, men saken fick en allvarligare vändning, då en hetlefrad parisare, som befann sig i sällskapet, drog sin värja och märkte många hufvuden blodiga omkring sig. Nu uppstod panik, spektaklet afbröts, folkhopen vek åt sidan, och fransmännen fingo aftåga, men under villervallan märkte dessa icke, att en af skeppets spanska passagerare blifvit skild från det öfriga sällskapet. Då kineserna sågo denne ensam, öfverföllo de och utplundrade honom, tills äfven han, ehuru en käpp var hans enda vapen, lyckades bana sig väg till faktoriet. Nu ville de öfriga vända om och utkräfva hämnd, men hindrades härifrån af kompaniets kontrollör, som häftigt förebrådde dem deras oförsiktighet och hotade att låta dem i arresten lugna sina upprörda sinnen. Saken fick emellertid ingen annan påföljd än att spanioren mäste intaga sängen för fjorton dagar, och att kaptenen, på det att ej dylika uppträden skulle förnyas, befallde de unga volontärerna och officerarne att lämna ifrån sig sina värjor under den återstående vistelsen i staden.Få de varor, som upphandlades i Kanton, meddelar vårt manuskript en detaljerad lista, upptagande'desammas pris i så väl kinesiskt som franskt mynt. Då jag ansett denna lista kunna vara af intresse såsom ett bidrag till den kinesiska handelns historia, har jag meddelat den bland bilagorna (Bil. 2) jämte en motsvarande lista på försäljningsprisen i Peru (Bil. 3). En jämförelse mellan de båda listorna ger oss ett medel att i någon mån bedöma huru pass lönande »Saint Antoines» resa var såsom handelsföretag.

Af förteckningarna synes, att lasten till största delen bestod af sidentyger. Bland de många uppräknade sorterna finna vi de för oss välbekanta benämningarna damast, satin, taft, brokad och sammet, men äfven andra nu ovanliga eller helt och hållet obrukliga slag, såsom gourgouran, pequin, primavera, petitflores m. fl. Prisen, reducerade till nutida mynt och mått, växlade mellan 45 centimer per meter för billigaste sorten (»sasayas ou petit tafetas») och 4,io francs per meter för brokad af finaste kvalitet, som var den dyraste. Inköpsprisen voro alltså ganska billiga, ej blott jämförda med nuvarande pris, utan äfven i förhållande till den betalning som erhölls på afsättningsorten. Men omkostnaderna voro också oerhörda: den 150 man starka besättningens aflöning och underhåll, den mångåriga resan, tullar och umgälder af mångfaldiga slag gingo helt visst till betydande belopp. Att det oaktadt, såsom vi hafva anledning antaga, vinsten blef god, ja t. o. m. lysande, berodde på egendomliga förhållanden i det spanska Amerika, hvar-för vi längre fram skola redogöra.

Utom sidentyg upptager prislistan inga andra artiklar än silkesstrumpor, sysilke, guld- och silfvertygsband, vax, fernissa, biljardkulor och porslinskoppar, de sistnämnda till det billiga inköpspriset af 1 fr. 78 cent. för dussin. Hvad som genast faller i ögonen är att på listan saknas den artikel, som så väl då som nu utgör Kinas förnämsta utförselvara, nämligen té. Detta berodde naturligtvis därpå, att »Saint Antoines» last var afsedd för den sydamerikanska marknaden, där téet ännu icke vunnit insteg; ej heller fanns där afsättning för droger, socker, lackerade varor m. m., som på denna tid voro viktiga exportartiklar till Europa.

Att »Saint Antoine» infört några handelsvaror i egentlig mening till Kanton, omtalas icke i reseberättelsen. I Kina kunde icke vinnas någon afsättning vare sig för Amerikas råprodukter eller för Europas industriella alster. Förr hade man visserligen, säger pater Du Halde,1 från Europa infört kläden, glasvaror, värj-

1 Description de Vempire de la Chine, T. 2, La Haye 1736, s. 208.klingor, ur, kikare, speglar m. ra., men sedan engelsmännen börjat regelbandet besöka Kanton, hade dessa artiklar så fallit i pris, ätt de i Kina voro lika billiga som i Europa. De rundt Groda Hoppsudden kommande skeppen intogo alltså sin för Kina afsedda last i ostindiska hamnar, särdeles Surate, Madras och Batavia, hvarifrån de försågo kineserna med kryddor, tenn, sandelträd, sköldpadd, hajfenor, de beryktade fågel bona m. m. Till några betydande belopp steg dock ej denna import, utan den förnämsta införselvaran, före opiihandelns början, var och förblef silfret.

Att »Saint Antoine», som kom direkt från dåtidens förnämsta produktionsort för den ädla metallen, så godt som uteslutande betalade sin last med klingande valuta, kunna vi taga för gifvet. Man kan använda så väl myntadt som omyntadt silfver, säger Moirie, men man bör låta smälta om det och bibringa det den i Kina kuranta

lödigheten, som är 92 % fint silfver. Lockyer, som vidlyftigt sysselsätter sig med så väl guldet som silfret på den kinesiska marknaden, ifrågasätter icke någon omsmältning; han säger, att kineserna t. o. m. voro väl bekanta med de europeiska guldsmedsmärkena och gärna mottogo gammalt arbetadt silfver. Men då så mycket metall af olika halt förekom i marknaden, råder han superkargerna att flitigt öfva sig med proberstenen under den långa sjöresan och för öfrigt väl vakta sig för falskmyntare och de otaliga bedragare, som lurade på hvarje tillfälle att pracka på främlingen en underhaltig eller förfalskad valuta. I olikhet med Moirie säger han, att silfret i allmänhet reducerades till en lödighet af 94 % fint, ehuru det kuranta silfret i verkligheten ej höll mer än 93 %, hvilken lödighet också lades till grund vid alla transaktioner med tullverket.

I utförseltull fingo fransmännen betala 15 liv. 14 sols per kinesisk pikul;1 Moirie upplyser oss icke, för hvilket varuslag denna tullsats gällde, men vi kunna antaga, då intet särskildt säges, att det är fråga om den väsentligaste handelsvaran, nämligen sidentyget- Beräknad efter nutida mynt och vikt uppgick i sådant fall tullen till 3 fr. 90 c. per kilogram; den hade sedan december 1704, då Lockyers priskurant är daterad, stigit med minst 1 livre per pikul. För silfret åter fick man betala 5 % af värdet i införseltull; förr hade afgiften, enligt Moirie, varit blott 4 %, och Lockyer tyckes icke veta af någon dylik beskattning; troligen tillhörde den

1 Jfr Bil. 2 ander rubriken »Droits».de nya prejerier, som den sistnämnde säger, att kineserna voro ferma att införa, utan att därför afstå från någon af sina gamla fordringar.1

# #

*

Under den sju månader långa vistelsen i Kanton hade vår reseberättelses författare sin uppmärksamhet icke uteslutande riktad på de svårskötta och trassliga affärerna; han hade äfven öppet öga för de många egendomligheter, som på alla håll om-gåfvo honom. Sina intryck har han sammanfattat i en beskrifning öfver staden Kanton, upptagande sexton af manuskriptets folio-sidor, den längsta utflykt från det rent nautiska området, som han i detsamma tillåtit sig. Vi kunna emellertid ej vänta, att från en man i hans ställning och med hans bildningsgrad få höra något väsentligt nytt; otaliga resande så väl före som efter hans tid hafva framlagt turistiakttagelser af ungefär liknande beskaffenhet. Att återgifva beskrifningen i dess helhet har jag därför ej ansett lämpligt; blott i korthet vill jag i det följande redogöra för dess innehåll.

Efter några notiser om Kantons läge, utsträckning och försvarsanstalter åt så väl land- som flodsidan, skildrar Moirie gatorna, folkvimlet på desamma, husens inredning och byggnadssätt samt de rika handelsbodarna, där så väl inhemska varor som efterbild-ningar af alla Europas alster hållas till salu. Staden är en af de rikaste i världen icke blott genom sin vidsträckta handel, utan än mer till följd af befolkningens arbetsamhet och de visa lagar, som stadgat strängt straff för lättingar. Den flytande staden på floden, med sina gator, sitt vimmel af båtar och sin talrika befolkning, som lefver och dör utan att någonsin sätta foten på land, har också väckt Moiries förvåning. Han berömmer den ordning, som upprätthölls af polisen så väl till lands som till sjös: gatorna afspärras med portar hvarje afton, ordningsmän ansvara för ordningen hvar inom sitt distrikt, och på floden bestrides vakthållningen af särskilda galerer, hvilkas befälhafvare se till, att alla båtar intaga sina bestämda platser för natten. Här är uppsikten så mycket mera nödvändig som, oaktadt alla försiktighetsmått, floden utgör det förnämsta tillhållet för skaror af röfvare och tjufvar. Så fort landet hemsökes af missväxt, öfvergifva de nöd-

1 »I'm since inform’d, they persist in all their old ways, and have other new devices to cheat the Company» {An account, s. 156).lidande sina fredliga yrken ock sluta sig till missdådarnes skaror ; det har inträffat år, säger Moirie, då ända till 40,000 personer af denna anledning dragit omkring i landet plundrande och brandskattande. Detta är en följd af en förvänd lagstiftning, tillägger han, ty om folket hade lof att utflytta ur landet, så skulle folkökningen ej blifva så stor, och de, som stannade kvar, skulle kunna lefva bättre — ett rätt märkligt yttrande på en tid, då i Europa emigration ansågs för staterna skadlig och för den enskilde flerstädes, liksom i Kina, var belagd med strängt straff*

Författaren öfvergår därefter till en skildring af folket och dess karakter. »Kineserna äro storväxta och

mörkhyade. Deras klädsel gör, att de förefalla högtidliga och stolta, men i själfva verket äro de fega pultroner, och de uppträda alltid med buller och bång långt öfver höfvan. De äro artiga, beräknande och mycket intelligenta samt gå alltid till botten med hvad de företaga sig. Men dessa goda egenskaper uppvägas af en mängd särdeles dåliga: de äro beryktade som drinkare, storspelare och mästertjufvar samt ådagalägga en hög grad af sinnlighet, hvarför de ej blygas, men som hos främlingen väcker svår anstöt. Dueller bland mandarinerna äro okända, ej heller ser man någon öppen träta, såsom bland officerare i Europa; det är ovärdigt en bildad man att slåss, men de gömma en oförrätt i sitt minne, tills stunden kommer att hämnas genom att beröfva ovännen hans egendom eller utverka hans afsättning — voilà leur politique!»

Vidare beskrifves folkets klädedräkt så väl sommar som vinter, ute och hemma. I sammanhang härmed få vi höra talas om de rakade hufvudena med sina hårpiskor och kvinnornas små fötter och vacklande gång. Det täcka könet i Elina har ej tilltalat rese-beskrifvaren. Han finner kvinnorna fula; visserligen hafva de hvit hy och ganska vacker mun, men deras ansikten äro fadda och uttryckslösa. Vackrare äro de tatariska kvinnorna, hvilkas fötter ej hoppressas i barndomen och som hafva frihet att gå ute på gatorna lika väl som männen. Den åt kvinnofrågan egnade delen af berättelsen — hvari äfven afhandlas den legitima hustruns ställning, månggiftet och barnens förhållande i en familj med flera mödrar — afslutas med tillägget: »il faut scavoir que toutes les femmes portent des culotes ny plus ny moins que les hommes.»

Om landets styrelse och författning har Moirie uppenbarligen förvärfvat sig endast ytliga kunskaper. Han vet, att kejsarens person hålles så högt i vördnad, att man ej ens vågar nämna hans namn, att man kastar sig till jorden, då man lyssnar till hans skrifvelser och intager samma vördnadsfulla ställning, då manskrifver till honom. Med det portugisiska ordet »mandarin» betecknas alla ämbetsmän, så väl civila som militära; äfven »de förnämsta doktorerna vid deras akademier» bära denna titel. Moirie känner ej mer än tre rangklasser bland mandarinerna, hvilka enligt hans förmenande åtskiljas genom antalet bärare, som de äro berättigade att använda för sina bärstolar; värdigheten uppnås endast genom förtjänst eller rikedom, ty ingen adel finnes i landet, med undantag af fem med kejsarhuset besläktade familjer.

Utom staden befann sig ett läger af 20,000 man rytteri och fotfolk. Dessas öfningar, som leddes af dén mandschuiske generalen, kar Moirie flera gånger åskådat. Om truppernas krigsduglighet och beväpning synes han ej haft höga tankar, men det är ett nöje, säger han, att se soldaterna uppställda, ty deras brokiga kläder och mängden af flaggor och standar bilda en färgrik och lysande tafla. M. de Frondat, som i sin journal också egnat några ord åt Kantons märkvärdigheter, berättar, att han öfvervarit soldaternas målskjutningar; därvid hade en 14 å 15 års gosse vunnit priset, och detta hade bestått i ingenting mindre än vicekonungens dotters kand. Men då fadern ville utdela denna ovanliga belöning, befanns det, att den lycklige pristagaren ej kunde mottaga densamma, ty kan var gift förut. Berättelsen har onekligen alltför starkt tycke af de gamla folksagorna för att kunna vinna obetingad tilltro.

Pagoderna i Kanton äro oräkneliga, säger Moirie, ty det flns ingen gata, vid hvilken man icke ser minst tre eller fyra. Han inskränker sig därför till att närmare omtala tre af de mest betydande. I hans beskrifningar är det ej svårt att igenkänna dels den s. k. »femvåningars pagoden», ett för sin härliga utsikt bekant torn på stadsmuren, dels det buddhistiska klostret Khong-show-se eller »den långa lefnådens tempel», som år 1881 förstördes af en fanatisk folkhop,1 dels slutligen den vidsträckta pagodenHai-kwang-sepå Honam-ön midt emot Kanton. I dessa helgedomar har vår författare med häpnad betraktat de kolossala svärdbärande statyer med bister uppsyn, som bevaka ingången, eller den förgyllda bilden af en utomordentligt fet kvinna eller en annan kvinna hvars hela kropp var besatt med armar. Om dessa figurers mytologiska betydelse har han ej gjort sig något begrepp; han har ej vetat, att den feta kvinnan var en manlig gudomlighet, »belåtenhetens gud», och den mångarmade statyen Kwan-yin, »nådens gudinna», ej heller har han haft någon aning om, att den bild af en vördnadsvärd man, som han sett trona på en »pyramid af jaspis», var Buddha själf. I

1 Se: S. W. Williams, The Middle Kingdom, Vol. 1, Lond. 18b8, s. 164.templen lefva skaror af bonzer ett bekymmerfritt lif; kostnaderna för så väl deras enkla hvardagskost som de dyrbara anordningarna vid deras fester

bestridas af fromma stiftelser och allmosor, som de med beundransvärd ihärdighet förstå aflocka sina föga frikostiga landsmän. Skulle någon enskild eftersträfva gudomlig dyrkany så är ingenting lättare: han bygger blott ett tempel och anslår en fond till underhåll af några bonzer, och inom kort tid får man se det enfaldiga folket vallfärda för att hembära offer åt den nya gudomligheten.

Kristendomen hade vid 1700-talets början vunnit stort insteg i Kina. Blott i Kanton funnos åtta kyrkor, där missionärer af alla nationaliteter förkunnade den kristna läran för talrika skaror af landets barn. Äfven muhammedanerna hade sin moské i Kanton; med ett ord den fullständigaste religionsfrihet var rådande, men Moirie fick också bevittna tilldragelser, hvilka utgjorde förspelet till en annan sakernas ordning: missionärernas utdrifvande och de grymmaste förföljelser mot de infödda kristna inträffade ej långt därefter.

Moirie afslutar sin skildring med beskrifning på bröllops- och begrafningsceremonierna, sådana han själf bevittnat dem hos det lägre folket — han tillägger, att helt visst råda andra bruk bland mandarinerna — och säger till slut, att det kinesiska folket, som inom sitt eget land kan få alla anspråk på nödtorft och lyx tillfredsställda, skulle vara det lyckligaste i världen, om mandarinerna efterlefde de visa och milda lagar, som deras härskare stiftat. Nu däremot förtrycka de folket, och ingen, som anses förmögen, kan vara trygg för deras utpressningar. Men i alla fall anse kineserna sitt land för det förnämsta af alla och gifva sin kejsare titel af icke blott jordens utan äfven hafvens be härskare.

* *

#

Vid början af 1700-talet voro den kristna världens Klickar riktade på Kina med måhända ej mindre uppmärksamhet än i våra dagar. Anledningen härtill var dock ej de politiska förhållandena, utan de religiösa. Sedan mer än ett halft sekel hade bland de kristna missionärerna i den yttersta östern härskat stridigheter, i hvilka äfven Europas andliga och världsliga myndigheter indragits, och vid »Saint Antoines» ankomst till Kanton hade tvisten nått sin höjd. Vår reseberättelses författare, som trädde i personlig beröring med en del af de handlande personerna, har icke kunnat underlåta att taga parti i den kinesiska fråga, som påtans tid var den mest brännande. Yi vilja först anföra, hvad tan har att säga därom,1 för att sedan därtill foga några kom* mentarier.

»Jag ämnar ej, så lyda Moiries ord, roa mig med att be-skrifva alla de tvister, som jesuiterna och de öfriga missionärerna haft med hvarandra — det fins hela volymer därom i Europa — utan jag skall endast berätta hvad som inträffat på den senaste tiden.

Monseigneur de Tournon, patriark af Antiochia och apostolisk vikarie i detta land, blef mycket väl mottagen vid sin ankomst och fördes till hofvet med många hedersbetygelser. Där fick han tillfälle att lära känna de missbruk, som jesuiterna tillåta sina kristna lärjungar, och han utfärdade ett förbud däremot vid straff af exkommunikation. Men jesuiterna, som icke åsyfta annat än chikaner, ville icke lyda, under förevändning att patriarken icke hade företett den helige fadrens befallning angående upphäfvandet af det, som de alltid tillåtit i enlighet med påfven Alexander VII:s bulla; dessutom borde, sade de, dessa tvistigheter afgöras inför kurian i Bom. Emellertid lydde alla de öfriga ordnarnas missionärer och äfven jesuiten pater Visdelou, som gjordes till biskop af patriarken.

Jesuiterna, hvilka äro mycket mäktiga vid hofvet, dröjde nu ej att anstifta en ny intrig för att förjaga patriarken. Då de hafva kejsarens öra, läto de denne förstå, att M. de Tournon kommit för att förbjuda de hedersbevisningar, som egnades åt Confusius och åt förfädrens andar. Detta uppretade kejsaren till -den grad, att han genast förvisade patriarken till Macao, där han skulle förblifva i portugisernas förvar, till dess besked kommit från Rom. Dit affärdade kejsaren en jesuit, under det att patriarken afsände en annan präst med underrättelse om allt som passerat.

Emellertid voro jesuiterna icke nöjda härmed, utan förmådde kejsaren att utfärda en befallning, att alla missionärer, som hyllade patriarkens mening, skulle lämna riket och vid lifsstraff begifva sig till Macao. De åter, som stodo på jesuiternas sida, behöfde hlott infinna sig vid hofvet för att utfå tillståndsbevis, med hvilka -de kunde gå ut och predika i hela landet. Man kan lätt tänka *ig, att det knappt kunde finnas några missionärer, som

ville följa den senare anvisningen. Likväl var det fyra spanska franciskanerfäder, som föredrogo att sluta sig till ett parti, som de förut hade

1 Denna afdelning är i manuskriptet försedd med öfverskriften : »Remarques enr l'estât de la religion en Chine dans le temps qne j'y estois.»betraktat med afsky, framför att begifva sig till Manila, där de fått gå i simpla yllekläder, i stället att de här färdas i bärstol, klädda som de förnämsta mandariner, med två eller tre tjänare i sitt följe. Visserligen borde jag tillskrifva deras menings-ombyte ett varmt nit för religionen, men jag kan det ej, ty jag vet, att enda orsaken var deras åtrå att smaka alla lifveta njutningar.

Få denna punkt stodo sakerna, då jag afreste från Kina. Man kan däraf bilda sig en föreställning om den stora makt, som fäderna, af Jesu sällskap förvärfvat vid det kinesiska hofvet. De hafva där så mycket inflytande, att de sett sig i stånd att blifva do enda missionärerna i riket. Deras smidighet och undfallenhet för folkets föreställningar hafva gjort dem omtyckta. De tillåta nämligen dessa vördnadsbetygelser för Confucius, hvilka äro verkliga offer, och på samma sätt är det i fråga om kinesernas dyrkan af sina förfäder. Man kan läsa om dessa ceremonier i jakobinerpatern Morales' afhandling, och att det verkligen tillgår sä, därom har jag gjort mig underrättad af hedniska kineser, som tillstått, att det är sannt.

Alla dessa tvister hafva gifvit anledning till att den allmänna, meningen vändt sig mot de kristna och att alla missioner stå öfver-gifna. Kineserna hafva fattat en så dålig tanke om vår religion, att jag t. o. m. sett kristna återvända till afgudadyrkan. Om i stället dessa tvister icke gjorts offentliga, så hade fortfarande många hedningar blifvit omvända.»

Man finner af denna framställning, att dess författare varit i hög grad intagen mot jesuiterna. Utan tvifvel har denna opinion bibringats honom af hans omgifning, och vi styrkas i denna förmodan, då vi finna, att den förste, som i Kanton mötte de från Peru ankommande fransmännen, var pater Jean Baptiste Bénard, samme man som kardinal Tournon skickade såsom sändebud till Rom,1 och sedan var så väl deras fartyg som det af dem disponerade faktoriet tidtals tillflyktsort för flyende missionärer, som ej ville foga sig efter kejsarens af jesuiterna inspirerade befallning. Bland dessa flyktingar nämnas, utom pater Bénard, den affällige jesuiten Visdelou, abbé Janpé och pater Cordero.

Moiries redogörelse för den på hans tid famösa tvisten angående kinesernas religionsbruk är, såsom han själf tillstår, icke fullständig; den är icke heller i allt riktig, och de hårda omdömen,.

1 Han hann dock ej längre än till Mokka, där han dog. Se: H. Cokdibb, Bi-bliotheca Sinica, T. 1, Paris 1881, sp. 540.som uttalas om jesuiterna, torde nog tåla någon modifikation. Till sakens rätta förstånd må följande upplysningar tjäna.1

En af anledningarna därtill, att den kristna missionens grund-lftggare i Kina, jesuitpatern Matteo Ricci, på kort tid vann så lysande framgångar, var den, att han i så hög grad förstod att vinna särskildt de bildade kineserna, mandarinerna. Han uppnådde detta ej blott genom sina framstående personliga egenskaper, utan äfven därigenom, att han omsorgsfullt undvek att vid den nya lärans förkunnande stöta folkets häfdvunna seder och föreställningar för hufvudet. Den katolska missionens vedersakare hafva alltid framhållit, att den mera sett på mängden af vunna själar än på verklig omvändelse, men den ackomodation, utan hvilken det förstnämnda målet ej kunnat ernås, har måhända aldrig drifvits längre än af jesuiterna i Kina. Pater Ricci tillät nämligen neofyterna icke blott att fortfarande dyrka förfädrens andar och deltaga i de officiella hedersbetygelserna åt Confusii minne, utan han aflägsnade t. o. m. den kristna trons symboler, korset och den heliga jungfruns bild, ur kyrkorna. Äfven inom hans eget ordens-samfund väckte detta betänkligheter, men hans efterträdare åter-gingo snart till samma till vägagående, hvarpå deras framgångar voro i så hög grad beroende.

Så länge jesuiterna, med portugisernas tillhjälp, förmådde utestänga andra ordnar från missionsverket i Kina, väckte det sätt, hvarpå de förvärfvade sig anhängare, ingen större uppmärksamhet inom den katolska världen, men år 1633 lyckades den spanske dominikanern Juan Baptista Morales jämte några af hans ordensbröder att grundlägga en mission i provinsen Fo-Kien. Måhända påverkad af den gamla antagonismen mellan hans orden

och jesuiterna, trädde Morales genast i skarp opposition till de af dessa senare tillåtna religionsbrnken. Genom att utfråga infödda kristna ansåg han sig hafva vunnit full visshet om, att kinesernas ankult var ett verkligt afguderi, ej, såsom jesuiterna påstodo, ceremonier utan all religiös betydelse. Det förbud han med anledning häraf utfärdade för de kristna att deltaga i festerna till förfädrens och Confusii ära, framkallade inom kort en våldsam förföljelse mot dominikanernas mission. Morales själf sökte undkomma genom flykten, men blef tillfångatagen, pryglad och, belastad med det bekanta tortyrverktyget »kang», förvisad till Macao med

1 Moirie har för visso rätt, då han framhåller, att litteraturen i frågan år vidlyftig. Endast titlarna på de utkomna stridsskrifterna upptaga i Cordiers Biblio-theea Sinica 30 spalter. — Det här anförda är hufvudsakligen grundadt på Huc, Le christianisme en Chine, T. 3, Paris 1857.förbud att återvända till Kina. Han begaf sig nn till Rom, där han år 1643 för påfven framlade 17 artiklar,1 riktade mot jesuiternas missionsverksamhet i Kina, och han lyckades äfven att af Innocentius X utverka ett dekret, affattadt i den af honom företrädda riktningen.

Utrustad med detta vapen återvände han till Kina, men hans uppträdande därstädes hade till följd, att jesuiterna i sin ordning till Rom sände en legat, efter hvars framställning af sakförhållandena Alexander VII utfärdade ett nytt dekret af den 23 mars 1656, som förklarade de förut fördömda religion sbruken tillåtliga.

Den religiösa striden fortgick nu under hela den senare hälften af 1600-talet, så väl bland missionärerna i Kina som mellan de olika orden8samfundens representanter inför kurian i Rom. Samtidigt därmed att jesuiterna vunno allt större framgångar i Kina, i synnerhet sedan de lyckats komma i hög gunst vid kejsarhofvet i Peking, tedde sig den rituella tvistefrågan alltmera intrasslad för kyrkans högsta myndigheter i Europa. För att kunna definitivt skilja mellan de stridande meningarna fann påfven slutligen nödigt att på ort och ställe låta undersöka förhållandena. Till utomordentligt sändebud, »legatus a latere», utsågs år 1701 patriarken af Antiochia Charles Thomas Maillard de Tournon, hvilken d. 8 april 1705 anlände till Kanton, utrustad med fullmakt att uttala den påfiiga fördömelsen, så vida han funne minsta spår af hednisk öfvertro i de kinesiska kristnes religionsbruk. Oaktadt jesuiterna ej väntade sig något godt af beskickningen, understödde de patriarken under hans resa till Peking och beredde honom hos deras gynnare, den kraftfulle och upplyste kejsaren Khang-Hi, ett lysande mottagande. Men vid hofvet fann sändebudet snart alla sina planer korsade till följd af jesuiternas inflytande, och då ritualfrågan afhandlades inför kejsaren, visade sig denne såsom en afgjord försvarare af den uppfattning, som af jesuiterna förfäktades. Då Tournon härvid hade den djärfheten att förneka kejsarens rätt att gifva en för hans egna undersåtar bindande tolkning af landets klassiska skrifter och förklarade påfven vara den ende domaren i frågan, så kom Khang-His vrede till utbrott. 1 första hand drabbades däraf M. Maigrot, biskop

1 Utom dessa artiklar (Quæsita XVII proposita, Romæ 1645) har jag ej sett omtalad mer än en tryckt skrift af pater Morales. Denna senare bär titeln: Copie d’un escrit adressé de Rome à un prélat de France, trad. en François, 27 sid. 4:o n. å. (se: Cordier, Bibi. Sinica, T. 1, sp. 375). Det är därför föga antagligt, att Moirie, oaktadt han hänvisar till »1’exposé dn père Morales>, själf sett något arbete af denne i den ifrågavarande tvistefrågan.af Conon, hvi^ken tjänat såsom språkrör och tolk åt den påfl^ge legaten. Han blef jämte flera andra katolska andlige fängslad, dragen inför rätta och var nära att dömas till döden, då hans straff förvandlades till ständig förvisning från Kina. Äfven M. Tournon fick befallning att lämna Peking, och samtidigt utfärdade kejsaren ett påbud, att alla missionärer för rättigheten att vistas i landet skulle begära särskildt tillståndsbevis, som ej skulle utlämnas åt andra än dem, som förklarade sig gilla hedersbevis-ningarna åt Confucius och förbundo sig att aldrig återvända till Europa.

Då Tournon på sin hemresa i januari 1707 kommit till Nan-king och där fått bevittna den förvirring och tvedräkt, som den kejserliga befallningen åstadkommit bland missionärerna, fann han stunden vara inne att gifva offentlighet åt det stränga påbud, som han medfört från Hom, men som han dittills hemlighållit. Han uttalade nu fördömelsen öfver de rituella missbruk, som föranledt hans beskickning, men för att ej åstadkomma en af gjord brytning mellan påfvestolen och den världsliga makten i Kina gjorde han detta i eget namn och gaf därigenom sina motståndare bland missionärerna förevändning till fortfarande ohörsamhet. Den långa tvisten blef alltså ingalunda löst genom denna kraftåtgärd; däraf framkallades endast en ny yttring af kejsarens vrede mot legatens

person: han blef, såsom vi redan sett af Moi-ries berättelse, fängslad förd till Macao och öfverlämnad åt de portugisiska myndigheterna därstädes. Här befann sig M. Tournon i strängt fängelse under hela den tid »le Saint Antoine» låg i Kanton, och han blef ännu hårdare behandlad, sedan, i aug. 1709, underrättelsen nått Macao, att påfven gillat hans uppträdande och såsom tecken därpå utnämnt honom till kardinal. Tournon afled i sitt fängelse den 8 juni 1710.

Ett så oerhördt till vägagående mot en af kyrkans högsta prelater var naturligtvis egnadt att väcka afsky och förbittring i hela den katolska kristenheten och närmast hos dem, som på nära håll bevittnade tilldragelserna. Att orsaken till jesuiternas afvoghet var endast deras begär efter makt och vällefnad är dock uppenbarligen oriktigt. De följande händelserna bekräftade till fullo deras farhågor, att den uppkomna konflikten skulle sätta på spel allt hvad de vunnit för kristendomens sak: en ny påflig beskickning, 1720—21, under M. de Mezzabarba blef lika resultatlös som Toumons, och med Khang-His död, 1722, kunde den redan svårt anfäktade missionen i Kina anses förlorad.

10Visserligen hade jesuiterna haft äfven värl^liga intressen att bevaka, men ej heller i* * dessa leddes de uteslutande af egennyttiga bevekelsegrunder. Hvad jesuiterna uträttat för att införa europeisk vetenskap i Kina och göra detta land, särskildt i geografiskt hänseende, bekant för västerlandet kan knappast skattas för högt.1 Ett storartadt monument af de franska jesuitmissionärernas verksamhet är det kinesiska rikets kartläggning, som af dem utfördes på kejsar Khang-His befallning, och som, bekantgjord för Europa genom pater Du Halde och den berömde geografen d'Anville, ännu utgör grundvalen för vår geografiska kunskap om vidsträckta delar af Central- och Ostasien.8

* *

*

M. de Frondats uppehåll i Kanton hade blifvit vida långvarigare än man från början afsett. Ursprungligen hade det ej varit meningen att dröja där för annat än att förse fartyget med nya master och, sedan detta var gjordt, fortsätta till Amoy. För de skäl, hvilka förmådde kaptenen att ändra plan, redogör han på följande sätt:3

»Den första anledningen var, att så fort vi anländt nödgarde oss hoppo, den högste tullmandarinen, att föra våra penningar i land för att därigenom förmå oss att kvarstanna. Vidare meddelade missionärerna oss, att det sedan mer än tre år tillbaka ej var någon handel i Amoy, och att engelsmännen där hade förlorat öfver 500,000 écus på fallissementer; slutligen hade alla dugliga köpmän nu slagit sig ned i Kanton. Härtill kom, att våra master icke kunde bli färdiga före monsunskiftet, som inträffar i september månad.»

Men äfven andra omständigheter tillstötte, som fördröjde fransmännens afresa öfver den tid, då deras affärer redan voro afslutade.

Medan »Saint Antoine» låg för ankar i Whampoa, ankommo dels till Kanton, dels till Macao åtskilliga fartyg tillhörande

1 »Wie man auch sonst über die politischen Ziele jenes geistlichen Ordena denken mag, die Geschichte der Wissenschaft kann nur mit Bewunderung von den Vätern Jesu sprechen», Säger Peschbl pä tal om deras verksamhet i Kina (Gesch. der Erdkunde, 1877, s. 346).

* Se bl. a. abbé Brucker, Communication sur l'exécution des cartes de la Chine par les missionnaires du 18:e siècle d'après des documents inédits (IV:e Congrès internat, des sciences géogr. en 1889, T. 1, s. 378—396).

* Journal i Dép. de la marine.andra nationer. Först anlände, den 30 jnli 1708, ett holländskt fartyg från Batavia, under kinesisk flagga och med kinesiskt befäl, men i självfva verket förd t af en holländsk pilot vid namn Leonard, som också besörjde skeppets affärer; holländarne voro nämligen uteständga från Kina, enligt Moirie därför att de gjort ett misslyckadt försök att bemäktiga sig ett fort på en ö i Kantonfloden. Vidare inlöpte i Macao en portugisisk fregatt, som medförde penningar för koloniens behof, och ytterligare anlände dit fem andra

portugisiska skepp, dels från Goa, dels från Timor och andra platser i Indien. Slutligen ankrade d. 6 sept. strax invid »Saint Antoine» ett engelskt skepp från Madras under befäl af kapten Harrison.

Alla dessa fartyg tillhörde nationer, med hvilka Frankrike för tillfället befann sig i krig, men med engelsmannen tycks man i alla fall ha underhållit vänskapliga förbindelser, då M. de Fron-dat använde hans hjälp för att kölhala sitt fartyg.1 De olika nationerna betraktade emellertid hvarandra med misstänksamma blickar, och M. de Frondat berättar, att portugiserna gjorde allt för att förmå kineserna att konfiskera den franska fienden, under förebärande att denne ingalunda vore stadd på fredlig köpmans-färd, utan vore en kapare, hvars farliga afsikter man borde i tid omintetgöra. Ett fartyg afsändes också till Batavia och Malakka med underrättelse om fransmännens närvaro i Kanton och med begäran, att man skulle spärra vägen för deras hemfärd till Europa. Sedan portugiserna misslyckats i sin afsikt att få det franska fartyget konfiskeradt, begärde de, att kineserna skulle fördröja dess afresa, tills alla de öfriga skeppen, så väl i Kanton som Macao, gått till segels. Moirie åter tillskrifver den engelska kaptenen dessa intriger och säger, att denne betalat hoppo 3,000 livrés för att han skulle hindra »le Saint Antoine» att gå till segels före honom. »Vi hade aldrig trott, att M. Harrison skulle spela oss ett så fult spratt, men man måste ursäkta honom, ty han var rädd, att vi skulle vänta på honom ute till hafs, i hvil-ket fall han ej länge kunnat hålla stånd med sin fåtaliga besättning, som till större delen bestod af morer och gossar.»

Hvems än skulden må ha varit, så fanns, sedan engelsmannen afseglat till Madras den 28 jan. 1709, ingen anledning att vidare kvarbålla »le Saint Antoine», men de kinesiska myndigheterna

1 »Le 5 octobre nous avons commencé à caréner sur ce navire, et on finit le 16 du même mois sans avoir trouvé notre vaisseau incommodé de la moindre chose» (Moirie).voro därför ej villiga att genast släppa fartyget ifrån sig. Den snikne hoppo kom med nya fordringar: för rätten att föra ombord de inköpta handelsvarorna begärde han ytterligare 1 % på deras värde samt ett belopp af 10,000 livrés fö* fartygets utkla-rering och för de presenter han gifvit befälhafvaren. Han ville ej höra talas om en motsvarande ersättning för de presenter han själf fått mottaga, men lät efter långvariga underhandlingar förmå sig att nedsätta den sistnämnda summan till 3,500 livrés. »Man kan häraf inse, säger Moirie, att det ej var med någon synnerlig belåtenhet som vi skildes från Monsieur le Houpou; han har behandlat oss med tillräckligt tyranni.» Men det var nödvändigt att ge honom hvad han begärde, ty annars hade man blifvit än ytterligare kvarhållen och dock till sist fått betala.

* *

*

Den 20 februari 1709 fick M. de Frondat ändtligen lämna Whampoa. Man hade åtskilliga svårigheter under färden utför floden, stötte flera gånger på grund, men lyckades komma flott med tidvattnets tillhjälp. Den 27 febr. passerades Bocca Tigris, och d. 5 mars seglade man förbi Macao med franska flaggor och vimplar hissade, ehuru ej utan fruktan för öfverfall från portu-» giserna, då inträffad vindstilla tvungit kaptenen att gå till ankars ej långt från nämnda stad. Följande dag bestämde man sin nya »point de départ» vid 22° n. lat. enligt en holländsk plattkarta i stor skala afsedd för navigationen på Batavia,1 och nådde omedelbart därefter öppna hafvet utanför Kypong- och Lema-öarna, de yttersta vid inloppet till Kanton. Man kan inse, huru angeläget det var för fransmännen att försätta sig utom håll för mandarinernas utpressningar och konkurrenters intriger, då de gingo till segels vid denna årstid. De voro nämligen icke okunniga om, att sydvästmonsunen, som snabbt och utan fara kunnat förhjälpa dem upp till de japanska farvattnen, blir beständig först två månader senare; »vi gingo emot monsunen, säger Moirie; också ha vi fått pröfva nog af därmed förenade mödor och besvär.»

Till en början hade man föränderliga vindar, men sedan man hunnit längre mot norr, i sundet mellan Formosa och fastlandet, rådde en nästan oupphörlig motvind, åtföljd af åskbyar, regn-

1 En dylik karta, helt visst nära identisk med den ofvannämnda, finnes i Kongl. Biblioteket. Den är handritad på pergament och signerad: >1697 t'Amster-dam bij Joan Blaen>, samt omfattar den ostasiatiska kusten frän 13° 30' till 24” 2(f n. lat.; i öster sträcker den sig till västkusten af Lupon och Formosa.skurar och en fruktansvärd sjögång. Under sådana förhållanden blef det en ytterst långvarig och mödosam kryssning; än kom kinesiska

kusten i sikte, än Pescadores-öarna och Formosa, och vid flere tillfällen var fartygets belägenhet ytterligt brydsam. Sedan man förgäfves försökt dublera Formosas nordspets, ansågs det nödvändigt att uppsöka en hamn för att låta den utmattade besättningen hämta krafter och förnya det hårdt medtagna vattenförrådet. Den 10 april löpte man in i lugnare vatten under den kinesiska kusten och lotsades ai mötande fiskarbåtar till en skyddad ankarsättning i »Baye Tempête:»* 1 vid ungefär 25° n. lat. »Från d. 20 febr., då vi afseglade från Kanton, till i dag d. 10 april, säger Frondat i sin journal, hafva vi utstått mångfaldiga faror, sett åtskilliga öar och kämpat mot svåra stormar, så att vi voro så uttröttade vid ankomsten till denna ankarplats, att vi icke förmådde något mera.>2 *

På den landtunga, i hvars skydd »le Saint Antoine» gått till ankars, befann sig en liten stad, som i reseberättelserna kallas Suanchousonbou. Oaktadt vistelsen här blott räckte ett dygn, har den flitige Moirie funnit tid att upprätta en karta öfver platsen, som här meddelas i facsimile (fig. 12). I jämförelse med det moderna engelska sjökortet (fig. 13) visar den sig icke särdeles noggrann, men dock tillräckligt trogen för att med säkerhet knnna identifiera stället.

I det anförda namnets förra del återfinna vi Tsiuan-tscheu, namnet på den närbelägna betydande handelsstaden, som i geografiens historia förvärfvat sig stor berömmelse. Alla forskare äro nämligen ense om att däri se det redan af Marco Polo omtalade »Zayton», på hans tid Kinas mest betydande sjöstad och stapelort lör alla österns dyrbara produkter. Det var här, som den venetianske resanden inskeppade sig med den stora beskickning, som skulle föra en prinsessa af Storkaans hus som brud till en furste af Persien, och de prunkande beskrifningar han gaf af denna så väl som af andra kinesiska städer8 verkade, såsom be-

1 »Storm Baay» på 1HOO-talets holländska sjökartor, exempelvis: Pas-kaart van de Chineesche kust langs de Provincien Quantung en Fokien als ook het Eyland Formosa, te Amsterdam by Joannes van Keulen.

1 Hob Moirie upptager beskrifningen af denna del af färden icke mindre än 15 foliosidor af uteslutande nautiskt innehåll. Den åtföljes af flera flnt utförda och särdeles noggranna förtoningar af åtskilliga af de sedda öarna, såsom Kypong-arkipel&gen, Piedra Branca, Quemoy vid inloppet till Amoy, m. fl.

1 1 det stockholmska manuskript af Marco Polo, som utgifvits af frih. Nor-

denskiöld, heter det bl. a. om Zayton: »Et sachiez que a ceste cite est li port de

carcon [Çaiton] la ou totes les nés dynde viennent qui amoinnent les espiceries etkant, i västerlandet som en mäktig sporre att uppsöka Indien ock dess skatter.

Måhända härledde sig de lämningar af en förgången blomstring, som de franska sjöfararne iakttogo i den lilla orten Sonbou,* 1 från en tid, då densamma tjänat som uthamn åt Tsiuan-tscheu under dess storhetsdagar. Moirie ger följande beskrifning af platsen: »Staden är liten, men omgifven af murar. Den är byggd på en höjd och tyckes fordom ha varit betydande, men sjöröfvare

hafva till den grad ödelagt den, att nu knappast en fjärdedel af husen stå kvar. Muren har på vissa ställen en tjocklek af 22 fot, som jag uppmätte »par curiosité», och är genombruten af flera ansenliga brescher, genom hvilka man kan inträda. Invånarne äro mycket affabla och äro friare än i Kanton. Det föreföll som

les autres chieres mercheandises. Et cest li port oa tuit li merche&nt da mangy arriaent, si qae poar ce i vieat si grandisime quantite de mercheandise et de pier-res et de perles qae cest vne meraoilloase chose» (Le livre de Marco Polo, Sthlm 1882, cap. 153).

1 »Tongbu» på det engelska sjökortet; antagligen finna vi samma namn med riktigare skrifsätt i »Tchong-on-ao» på kartan öfver provinsen Fo-kien i d’An ville's Nouvel atlas de la Ckine, La Haye 1737. Redan på 1500-talet omtalas platsen, nnder namn af >Punt van Chencheu» (= Kap Tsiaan-tsehea), i seglingsbeskrifningar öfver den kinesiska kasten. Se: Jan Huyghen van Linschoten, Reys-gheschrift vande Navigatien der Portugaloysers in Orienten, Amst. 1595, 8. 65.om de aldrig förr sett europeer: de beundrade våra kläder, våra manér och vårt skepp. Deras rikedom består i fisk, som de salta och afsätta i det inre landet. De måste förse sig med säd från

annat håll, ty deras land förefaller mycket ofruktbart och bergigt; man ser där knappast ett träd. Emellertid växer rätt mycket korn bland stadens ruiner. Styrelsen utöfvas af en lägre mandarin, och garnison saknas. Emedan staden är belägen på en udde, har den två ankarplatser, afsedda för att under hvardera af de båda monsunerna gifva skydd åt invånarnes båtar, hvilka de hvarje afton, äfven om vädret är vackert, föra i hamn.» I

13. Plan af Tongbu och Port Matheson. Efter det engelska amiralitetskortet, China, Sheet IV.

I dagbräckningen den 11 april sändes folk i land för att hämta vatten, men sedan man fyllt 5 eller 6 fat, var redan den vid hafsstranden belägna brunnen tömd. Med anledning häraf, och då vinden sprang om på sydost med utsikt att blifva stående, beslöt kaptenen att redan samma dag åfsegla. Sedan man flyttat de för resans närmaste fortsättning obehöfliga kanonerna från mellandäcket till lastrummet, lämnade man alltså för alltid Kinas kust för att först fyra månader senare få sätta foten på land.NIONDE KAPITLET.

Saint Antoine i de japanska farvattnen.

De östasiatiska arkipelagernas kartografiska historia. — Marco Polos Zipangn. — Japans första uppträdande pä kartorna. — Mercators världskarta af 1569. — Liu-kin-öarna. — Ortelii världskarta af 1570. — Formosa för första gängen ntsatt pä karta. — Den första specialkarta öfver Japan af Lnis Teixeira. — Linschotens karta öfver Ostindien. — Japan, Formosa och Lin-kin pä densamma. — De äldsta specialkartor öfver Formosa och Lin-kin-öarna. — Shitchi-to eller Sjnöarna. — Dessa öar med orätt hppkaHade efter Linschoten. — Saint Antoines segling öfver det Ostkinesiska hafvet. — Olika meningar om öar i sikte. — Färd genom Sjuöarnas arkipelag. — Beskrifning af dessa öar.

De farvatten, öfver hvilka »le Saint Antoine» nu styrde sin färd, voro vid den ifrågavarande tiden vida mindre bekanta än de delar af världshafvet, som det franska skeppet hittills befarit. Detta gällde i främsta rummet den vida vattenrymden mellan Japan och Amerikas västkust: här ha vi ej att anteckna andra föregångare än de spanska Manilagaleonerna och tvenne holländska expeditioner, hvarom mera nedan; men äfven det Ostkinesiska hafvet, oaktadt det under halftannat århundrade varit en företrädesvis af portugiser och holländare regelbundet befaren handelsväg till Japan, var ytterst bristfälligt kartlagd t. Då denna omständighet spelade en viktig roll vid ledningen af »Saint Antoines» kurs, och då ingen utredning af dessa trakters kartografiska historia hittills föreligger, så har jag ansett mig här böra lämna en sådan.

Såsom bekant var det genom Marco Polo som den första underrättelsen om Japan nådde västerlandet. Bland andra den yttersta österns under hade han omtalat den i världshafvet belägna ön Zipangu och dess omätliga rikedom på guld. Den kartbild, hvartill denna berättelse gaf anledning och som vi först anträffa på Fra Mauros världskarta af 1459, var så väl till läge som konturer intet annat än en fantasiskapelse, men spelade dock i upptäckternas historia en märklig roll.När sedermera, på 1540-talet, »den uppgående solens land» först besökts af européer, blef det inlagdt på världskartan med sitt nya namn Japan, ehuru kartteckningen till en början ej visade någon närmare kännedom om landets vare sig läge eller form. Den första daterade karta, på hvilken namnet »Giapan» förekommer, är Giacomo Gastaldi’s Terea parte déll' Asia af 1561,1 där vi äfven träffa namnet Cangossina (Kago-shima), den ort där Japans apostel, Sankt François Xavier, landsteg i augusti 1549. Yidare är namnet Giapan utsatt på en i Venedig 1566 graverad karta af Bolognino Zalterio, hvilken ingår i den s. k. Lafreris Atlas,2 * och samma beteckning träffas på några antagligen samtida italienska manuskriptkartor.s Att på dem alla landets största längdriktning är förlagd i väster och öster, i st. f. att Marco Polos Zipangu på kartorna tecknats med sträckning från söder till norr, härleder sig njåhända från de första europeiska resandenas berättelser; på en af kartorna (Kretschmer, Tab. XXX) äro också några från dessa berättelser hämtade ortnamn inlagda.

En vida bättre kännedom om dessa delar af världen ådagalägger Gerhard Mercators stora världskarta af 1569 (se fig. 14). Dock gäller detta mindre om självfva Japan, hvilket ännu förekommer som en enda stor ö med oformliga konturer, inom hvilka vi läsa inskriften: »Japan dicta Zipangri a M. Paulo Veneto, olim Chrise» ; märkligare är teckningen af den rad af öar, som härifrån sträcker sig mot sydväst och som är betecknad med namnen >Le-quio maior» och »Lequio minor». Vi se här en i sina hufvuddrag ganska riktig framställning af Liu-kiu-öarna, hvilka

visserligen då ej ännu besökts af europeer, men som helt visst blifvit sedda af de äldsta portugisiska sjöfarandena och för dem bekantgjorts till namn och läge genom de kinesiska lotsar, som vägledde deras första förder i dessa farvatten.

Ytterligare framsteg betecknas af kartorna i Abraham Ortelii atlas af 1570. På den här förekommande världskartan4 är Japan visserligen blott en trogen kopia efter Mercator, men på kartan

1 Se: Nordenskiöld, Periplus, Tab. LYI, och samme författares uppsats Om fot inflytande Marco Polos reseberättelse utöfvat på Qastaldis kartor öfver Asien (Ymer 1899, s. 33—43).

* Se: Nordenskiöld, Facsimile-atlas, fig. 81.

* Konrad Kretschmer, Die Entdeckung Amerika's in ihrer Bedeutung für foe Geschichte des WeltbildesBerlin 1892, Atlas Taf. XXVII 0. XXX. Äfven den år 1570 daterade kartan XXIX i samma atlas visar »Giapan» tecknad t efter enahanda typ.

4 Nordenskiöld, Facsimile-atlas, T. XLVI.Jbnt taJrm ffi 1 tuxgtru Fiol t

Vdf , 4*

Ortfia Wrtur did \mara

Thtrfodö

0>\ agnilS iilius Ptol - Chrije Plm:, hödur mart (m ,a Gr rrync (ifuoJ tji Jic a

Japani tu appf late I

Satndtkcr

_s****rui

Atfiarfpxc

Hermjr

, .S

14. Karta öfver Japan.

Efter G. Mebcatobs världskarta, Duisbnrg 15G9.

En del af originalets namn på Asiens faBtland äro här nteslntna.w hatet vt i*f-'Offert ic o habetqut

OVMIA

\fontes

\rtana

EWG t

VINCI

SiMaria

'rmâia

JP^eiSTtmji

o. Jiue oriaitalis

15, Karta öfver Japan.

Efter A. Obtelii Asiæ nova descr. 1570.öfver Asien (fig. 15) finna vi åtskilliga märkliga nyheter.1 Först och främst visar teckningen af själfva Japan knnskap om landets fördelning i de tre hufvudöarna: >Japan» (Nippon), »Tonsa» (Tosa — Sikoku) och »Cangaxuma» (Kago-shima, hufvudstaden i Satsuma = Kiusiu), h var jämte en

del andra ortnamn förekomma, med h vilka vi här ej vilja sysselsätta oss. Gå vi vidare till ögrupperna i sydväst, så finna vi, utom Liu-kiu med dess ursprungliga portugisiska namn »Lequiho pequinho» och »Lequiho grande», en del andra öar, hvilkas benämningar visa, att de hlifvit uppkallade och äfven sedda af de portugisiska sjömännen. Dessa öar äro, från söder räknadt, »Reis Magos», »I. Fermosa», »I» de Fogo», »7 Islas» och *S. Maria», hvarjämte här för första gången förekommer ön »Taxuma» (Tanega-shima), på hvilken Japans »upptäckare», äfven-tyraren Fernao Mendks Pinto — eller de vinddrifna sjömän, hvilkas öden han berättar som sina egna — först landsteg.

Så väl kartbilden som nomenklaturen visar, att vi här hafva för oss en sammanställning af verkliga iakttagelser med delvis missförstådda hörsägner. Det mest anmärkningsvärda därvid är förekomsten för första gången af namnet Formosa. Dock visar kartan intet spår af den stora ö, som vi nu känna under denna benämning,8 utan namnet betecknar en helt liten ö, möjligen * *

1 Bristen pä öfverensstämmelse mellan de båda kartorna förklaras d&raf, att världskartan var färdig åtminstone fem år innan hela kartsamlingen ntgafs (se Abr. Obtelii epistulœ, ed. J. H. Hessels, Cantabr. 1887, Preface s. XXIV), hvaremot kartan öfver Asien utarbetades självfva ntgifningsåret, 1570. Den senare kallas också >Asiæ nova description till skillnad från en äldre karta i större skala öfver samma världsdel, som Ortelius utgifvit redan 1567 (jfr J. Lelewel, Oégr. du moyen âge, T. 2, Brux. 1852, b. 186), men som nn icke torde finnas i behåll. Så vida den världskarta af Ortelius, som förelåg fullbordad 1565, var fnllt identisk med den, som ingår i hans Theatrum af 1570, så kan ej den senare i afseende på teciningen af OBtasien vara kopierad efter Mercators världskarta af 1569, för den händelse ej äfven denna var fullbordad åtskilliga år före sitt ntgifningsdatnm. I hvarje fall anför Ortelius själf i sin anktorkatalog Mercators i Dnisbnrg utgifna världskarta bland sina källor, och om den förbindelse, hvari han stod till Mercator, vittna - följande ord af den senare i ett bref af d. 22 nov. 1570, som Ortelius af-tryckt bland dedikationerna till sitt arbete: »Ceternm quod me, mi Orteli, ceteris neotericis præfers in hoc Mandi Theatro, id pro abundantia amoris tai erga me dictam accipio, non enim ego mihi talem præeminentiam nnqnam arrogare ausim» (se äfven: Obtelii epistulœ, s. 74).

* Att Formosa under ett annat namn, men med riktigare dimensioner redan tidigare förekommit på en karta framgår af följande citat från Alonso de Arellano's berättelse om hans färd från Filippinerna till Mexico 1565. Det heter där {Col. de docum inéd. de Ultramar, 2:a ser. T. 3, Madrid 1887, s. 66): »Pago mejor, que es ana Isla grande quo está treinta grados, y de la parte del Sar tiene tres ó qaatro Islas pequeñas, y de la banda del Norte tiene la tierra firme de la ChinaKnme-shima, den västligaste i den centrala Liu-kiu-gruppen. Denna torde nog knnnat förtjäna kallas »den sköna»,1 men antagligast är dock, att namnet redan från början gifvits åt den ö, som ännu heter Formosa och att alltså berättelsen om dess upptäckt, hvilken för öfrigt är obekant, blifvit af karttecknaren missförstådd.

Af öfriga kartor i Ortelii Theatrum, på hvilka Japan förekommer, öfverensstämmer den, som kallas »Indi® Orientalis typus», med världskartan, under det att »Tartarí® typus» visar samma teckning som kartan öfver Asien. Några olikheter företer däremot dels kartan öfver Kina (Chinee olim Sinarum regionis nova descriptio auetore Ludovico Georgio. Cum priv. imp. ad decennium 1584), dels kartan öfver Stilla hafvet af 1589 (se lig. 22 här nedan), i det att de japanska öarna på dem fått vida riktigare former, som mycket erinra om teckningen å den första kända specialkarta öfver Japan, hvilken äfven är publicerad af Ortelius, i Addita-mentum till hans Theatrum. Den bär titeln Japonice insulte descriptio Ludoico Teisera auetore cum imperatorio, regio, et Brabantice privilegio decennali 1595, men hade af författaren, den portugisiske kartografen Luis Teixeira, blifvit öfversänd till utgifvaren redan den 20 febr. 1592.® Ehuru kartan icke visar någon kunskap om

muy cerca, seg un la carta lo demonstrava.* * Att med »Pago mejor» på denna nn förlorade karta förstås Formosa är uppenbart; denna namnform går för öfrigt igen äfven i senare kartverk, t. ex. »I. Pakas o Formosa» på Asia carta XVI i Rob. Dudley's Arcano del mare (T. 3: P. 2, Firenze 1647), samt »Pakan al. I. Formosa» på Guilh. & Joh. Blabu, China veteribus Sinarum Begio nunc incolis Tame dicta (Amst. 1635). Troligen kanna vi Unna härledningen till dessa namnformer i Pescadores-öarnas kinesiska namn »Pong-ho», som af misstag

öfverflyttats på Formosa.

1 Ön beskrifves på följande sätt af Mr. Basil Hall Chamberlain: »Kumc-jima is some 6 miles long, also 6 miles wide in the widest part, and has two peaks — a southern one 1028 f. high, and a northern 1108 f. high. It has a fine waterfall visible from the sea. This out lying but thickly populated little island is one of the most noted in the archipelago ...» (The geogr. Journal, Vol. 5,1895, s. 295).

* Obtelu epistulce, s. 505. — Denna karta är efter ett senare anonymt kopparstick återgifven i Nordenskiölds Periplus, fig. 97, men är där oriktigt tillskrifven Likschoten. Anledningen till detta misstag, hvarom frih. Nordenskiöld godhetsfullt upplyst mig, är den, att det ifrågavarande kopparsticket funnits inbundet i ett exemplar af Linschotens Itinerarium af 1599. Det förtjänar omnämnas, att frih. Nordenskiöld, så vidt jag kunnat finna, är den ende som uppmärksammat denna märkliga karta. Ph. Fe. v. Siebold har helt och hållet förbisett densamma i sin utförliga framställning af Japans äldre geografi och säger uttryckligen: »Beiträge fur die nautische Geographie, See- und Landkarten finden sich jedoch, un seres Wis-eens, keine bei den zahlreichen Berichten, welche sie [die Jesuitenmissionare] im 16. Jahrhundert von Japan erstattet haben» (Nippon, 1: 1, s. 63). M. Léon Pagés i •in Bibliographic Japonaise anför visserligen kartans titel, men förmodar att därmed af sea en ny upplaga af en af de latinska berättelserna om jesuiternas missions-Nippon norr om den 36:e breddgraden och blott ger en skematisk bild af Korea, hvars egenskap af ö eller halfö lämnas oafgjord, var den dock för sin tid ett mycket framstående arbete och blef äfven grundläggande för teckningen af Japan på alla kartor intill början af 18:e seklet.

16. Karta öfver Ostasien och Japan.
Efter J. H. van Linschoten 1595.

Samma år som Teixeiras karta såg dagen utkom äfven Jan Huyöhen van Linschotens karta öfver östligaste Asien och den ostindiska arkipelagen.1 Egendomligt nog har Linschoten ej haft

verksamhet; se sid. 4 i nämnda bibliografi, fotografiskt reproducerad som bilaga till Fr. von Wbnckstern, A bibliography of the Japanese , Leiden 1895.

1 Nordenskiöld, Periplus, T. LX. Den del däraf, som omfattar Japan. Formosa och mellanliggande öar, är här återgifven ä fig. 16. I öfrigt har jag icke, medkännedom om sin portugisiska sam tid as arbete eller de handritade kartor, som varit dess källor, oaktadt han om sitt verk säger, att det är »wt de alder correckste Pas- ende Lees-caarten getrocken die de Portugaloische stuijrluijden huijdendaechs gebruijcken».

17. Karta öfver Ostasien och Japan.
Efter J. van Keulen 1680.

Af Japan har han därför lämnat en bild, som ingalunda kan mäta sig med Teixeiras. Däremot ådagalägga de seglingsbeskrif-ningar han publicerat i sin Reys-ghes (Amsterdam 1595), en synnerligen noggrann kännedom om de japanska farvattnen; det

ett enda undantag (fig. 26), i detta arbete intagit afbildning af någon karta, som redan finnes reproducerad nti de stora kartografiska nrknndsverken och

Ptriplus, till hvilka8 mönstergillt ntförda facsimile-bilder jag föredragit att hänvisa.möter exempelvis ingen svårighet att på moderna specialkartor följa de kurser han utlagt i det japanska »Medelhafvet», som kort efter hans tid blef fullständigt spärradt för europeiska sjöfarare.

Ett om än riûga framsteg1 företer Linsghotens karta därigenom, att vi på densamma för första gången se en bild af det verkliga Formosa, visserligen ännu ej som en enda ö, utan af trånga passager deladt i trenne, men dock med läge och konturer som icke kunna förväxlas. Blott den nordligaste af dessa tre öar bär namnet Formosa, under det att hela ögruppen kallas Lequeo pequeno. Denna namngifning har uppenbarligen tillkommit genom en missuppfattning af de äldre kartornas uppgifter.2 Med Lequeo pequeno förstods ursprungligen den öster om Formosa belägna sydliga Liu-kiu-arkipelagen, hvilken, belägen utom portugisernas far-väg, för dem var känd

endast genom kinesiska berättelser. Med namnet Ilhas dos reis magos betecknades åter de små höga klippöar nordost om Formosas nordspets, som på nutida kartor kallas Hoa-pin-su3 * * * * * 9 och Tiao-su. Förledda af den ordningsföljd, hvari namnen anföras å de äldsta kartorna, förläde de gamla kartograferna, sedan dessa trakter blifvit bättre kända, så väl Lequeo pequeno som Formosa till denna senare ö och öfverflyttade namnet Reis magos till Syd-Liu-kiu, såsom vi se det angifvet på Linschotens karta och efter denna på en mängd sjökort från 1600-talet. Äfven

1 Det ftr ej min mening att förringa Linschotens förtjänster om det egentliga Ostindiens kartografi, där han var mera hemmastadd än i de japanska farvattnen,

som han själf aldrig besökt. Möjligen är han ej heller ansvarig för att hans karta

icke stod pä höjden af tidens geografiska vetande. Det är dä den ntgafs, 1595, var

han nämligen flere mänader borta från hemlandet säsom deltagare i den andra hol-

ländska färden till Novaja Semlja och knnde därför antagligen icke öfvervaka hnrn

karttecknaren, Abnoldus F. a Langren, utförde sitt arbete. Gravörens namn var

Henbicus F. a Langren; v. Siebold säger oriktigt: »Sie ist von dem berühmten

niederländischen Kartenmacher Johannes van Dobtbcom gemacht» (anf. st. s. 58).

9 Anmärkas bör emellertid, att det nppgifves, att kineserna i äldre tider betecknat Formosa med namnet Lin-kiu (d'Hervey de Saint-Denys, Ethnographie des peuple8 étrangers à la Chine, Paris 1876). Sä vida detta haft inflytande pä den kortografiska nomenklaturen, sä skulle missuppfattningen inskränka sig till att Formosa blifvit kalladt Lequio minor och det egentliga Lin-kin Leqnio major, dä det bort vara tvärt om. Till jämförelse mä meddelas, att pä ett af bladen i Globi del padre Coronelli (Venetia 1689) läses följande inskrift: »L'Isola Formosa, detta dagli habitanti Ta Lieukien, cioé Gran Lienkieu, da Chinesi Paccande, da Portoghesi Laqueio, da Spagnnoli e Hollandesi Formosa, e da Francesi Belle Isle ...»

9 På en del holländska kartor från 1600-talet förekommer vid nordöstra sidan af Formosa en Harp Eiland, om hvars ursprung jag icke funnit någon underrättelse. Det förefaller frestande att antaga detta namn som en förvridning af Hoa-pin-su = Harp Insu[la]. Jag har emellertid ej funnit någon antydan om, att det kinesiska namnet blifvit bekant i Europa förr än genom pater Gaubil 1758 (jfr nedan sid. 167).de praktiska sjömännen hyste en liknande uppfattning; de seglings-beskrifningar, som Linschoten publicerat, angifva nämligen tydligt, att de portugisiska piloterna betraktat Formosas nordligaste del som två skilda öar.1

Det kan ej erbjuda något intresse att steg för steg följa huru 1600-talet8 kritiklösa kartkopister modifierade teckningen af den yttersta österns ögrupper. De nya bidragen till dessas geografi voro fåtaliga och blefvo endast undantagsvis nedlagda på de offentliggjorda kartorna, oaktadt de ostasiatiska farvattnen blifvit skådeplatsen för en liflig sjöfart. Ar 1647 hade visserligen portugisernas och 8paniorernas färder till Japan upphört, men från 1609, då holländarne anlade sitt handelsfaktori på ön Firado vid västkusten af Kiusiu — år 1641 flyttadt till Nagasaki — och till 1709 hade icke mindre än 480 holländska fartyg inlupit i de för dem öppna japanska hamnarna.2 Afan dsjuka om sina dyrköpta handelsförmåner hemlighöllo holländarne de nya iakttagelser, som de ej kunde undgå att göra på dessa färder, eller inrymde dem på sin höjd på de handritade kartor, som de så vidt möjligt sökte förbehålla ät sig själiva. Bland de förbättringar, som de tryckta kartorna undergingo, ha vi därför ej att anteckna andra af någon betydenhet än att Formosa för första gången uppträder såsom ett sammanhängande land på en 1633 af Johannes Janssonios utgifven karta,3 men en verkligheten motsvarande form erhöll denna ö först pä en karta af Willem Blaeu 1640,4 och dock hade holländarne

1 Lequeo pequeoo beskrifves som en hög, långsträckt ö, omkring 15 eller 16 portugisiska mil l&ng (90 à 100 km.), belägen vid 25° lat. (Reys-gheschrift, Amst. 1595, 8. 77, 81). Hnrn man tänkte sig belägenheten framgår af följande citat: »Alsmen 'tEylandt Lamon [inloppet till Swatow] voorby is . . . salmen terstondt des anderen daeghs landt sien van beyde zyden, te weten, 'tlandt datmen heeft van stuerboort is het eijnde ende den hoeck

van het Eylandt Lequeo pequeno, ofte cleijn Lequeo. ende ’tbeginsel van’t Eylandt genaemt ilha Formosa, dat is: ’tschoone Eylandt, ende aende zyde van het backboort leijdt. . . het Eylandt A Ilha dos Cavallo8> [Hai-tan]. Anf. arb. s. 83.

* Ph. Fr. von Siebold, Nippon, Bd 1: Abth. 1, Leyden 1852, s. 86.

* Indice Orientalis nova descriptio; facsimile i: Remarkable maps of the XVIlH <fe XVlI,h centuries, Amst. 1895, II: 7. Formosa kallas på denna

karta »Leqneiope» och en liten ö öster därom »Queno». Om en liknande språklig okonnigbet hos utgifvaren vittnar en karta af 1641 (Asia recens summa cura de-lineata, auct. Henr. Hondio), som ännn behåller Linschotens tredelning af Formosa och åt hvar och en af de tre öarna ger ett särskildt namn: »Lequeo minor», »Lequeo pequeno» och »Insnla Formosa».

* India quœ Orientalis dicitur et insulœ adiacenteç; facsimile i Remarkable

maps, II: 10. Denna karta kopierades olofligt af Blaeus konkurrent Janssonius och ntgafg i dennes Nouveau théâtre du monde 1642. Ett facsimile af detta eftertryck finnes i Nordenskiölds Facsimile-atlas, flg. 61, och har dår, af samma animer. vt. 11redan 1624 vunnit fast fot på Formosa och där anlagt den be-fästade staden Zeelandia. Att de ej försummat en mera detaljerad kartläggning af ön framgår af den stora specialkarta däröfverr som utgifvits af J. van Braam och Gr. onder de Linden, och som ej kan vara upprättad senare än 1662, då holländarne fördrefvos från Formosa genom den kinesiska sjöröfvaren Koksenja.* 1

Hvad vidare angår självfva Japan, så undergick ej heller dess karta några större förändringar under •1600-talet. Richard Hak-lutt sökte på sin världskarta af 1599 att sammanjämka olikheterna i Linschotens och Teixeiras kartor och ger en bild af Japan med drag hämtade från dem båda.2 Men den förres ofullkomligare teckning blef snart helt och hållet öfvergifven, hvar-emot Teixeiras kartbild, upptagen redan 1600 på en världskarta af Franciscus Hoeius,3 blef oförändrad rådande, ända tills jesuiten Martin Martini framlade en i dera afseenden förbättrad karta öfver Japan.4 Då jag måste inskränka min framställning till de delar af världskartan, som berördes af de franska sjöfarandena - under 1700-talets två första årtionden, så kan jag här ej vidare följa utvecklingen af det egentliga Japans kartografi och har än mindre anledning att ingå på den därmed nära sammanhängande

ledning som angifvits ofvan Bid. 161 not. 2, med orätt nppgifvits härstamma från Linschotens Itinerarium 1599, ett fel som författaren själf anmärkt i sin Periplus, s. 195 not. — Pä dessa kartor är namnet »Lequeo pequeno» försvunnet; båda hafva den felaktiga formen >1. Form oso».

1 Den här nämnda kartan är i facsimile afbildad i: C. Imbault-Huart, L'île Formo se, PariB 1893, s. 33, med nppgift att originalet förekommer i det anonymt utgifna verket 't Verwaerloosde Formosa, Amst. 1675, till hvilket jag ej haft tillgäng. Samma karta ätföljer François Valentyn, Beschryving van Oud en Nieuto Oos t-Indien, D. 4: Stuck 2, Dordrecht ic Amst. 1726; dä de pä kartan förekommande utgifvarenamnen äro samma bokhandlare, som förlagt detta senare arbete, sä har man anledning förmoda, att den förstnämnda ursprungsuppgiften tillkommit genom misstag. En tidigare utgifven, men senare upprättad specialkarta öfver Formosa äterfinnes i Lettres édifiantes, XIV. recueil, Paris 1720, s. 19. Den omfattar emellertid endast västra sidan af ön och bär titeln: »Carte de ce qui appartient à Pempereur de la Chine dans Pile de Formose faite par ordre de l’empereur Kamhi». Denna officiella kinesiska kartläggning verkställdes i april 1714 af jesuiterna Regis, Hindbrer och Mailla; se bref af den sistnämnde i nyss citerade samling, s. 1—85. Deras karta är i nägot större skala ätergifven i d’Anville's Nouvel atlas de la Chine, 1737.

* Nordenskiöld, Facsimile-atlas, Tab. L.

3 Nova orbis terrarum geographica ac hydrographica description facsimile i Remarkable maps, I: 7, 8.

* Novu8 Atlas Sinensis a Martino Martinio Soc. Jesu descriptus, Ajnst. Blaeu, 1655. Om Martinis framstäende förtjänster beträffande Ostasiens geografi se: Richthofen, China, Bd 1, Berlin 1877, s. 674 ff.frågan om

teckningen af Korea och Jesso, h vilken fråga för öfrigt redan vunnit tillräckligt beaktande inom geografiens historia.

öfvergå vi nu till de smärre ögrupper, som bilda förenings-länken mellan Formosa oeh Japan, så finna vi i deras kartografi knappt någon förändring under mer än halftannat sekel. Om vi vid sidan af hvarandra lägga Linschotens karta af 1595 och exempelvis Johannes van Keulens af 1680,1 som torde kunna anses typisk för den tidens sjökort, eller Guillaume Delisles karta af 1705,2 som representerar den lärda kartografiens ståndpunkt vid 18:e seklets början, så är öfverensstämmelsen så godt som fullständig. Blott ett nytt namn har tillkommit, nämligen Strået van Diemen» mellan Tanaxima och Kiusiu, namngifvet 1643 af Martin Gerritsz. Vries efter den berömde guvernören i Batavia Antonio van Diemen, och bland kartografiska förbättringar hafva vi endast att anteckna, att den norra Liu-kiu-gruppen tyckes vara afsöndrad från den centrala,3 hvilken senare emellertid hos van Keulen förlorat namnet »Lequio grande» och förekommer under den förvrängda namnformen »T. Queio Pep»;4 i namnets sista del återfinna vi naturligtvis det portugisiska ordet »pequeno» (liten).

Vi kunna fortsätta våra studier ända till 1700-talets midt, utan att på kartorna öfver dessa trakter anträffa vare sig nya namn eller riktigare landkonturer. Den första specialkarta öfver Liu-kiu-öarna publicerades först 1758 (fig. 18); den grundar sig emellertid icke på europeiska iakttagelser, utan är hämtad från en kinesisk berättelse om en ambassad, som kejsar Khang-Hi år 1719 afsände till nämnda öar, och som blef bekant i västerlandet genom jesuiten Gaubil.5 6 Då kineserna voro klena kartografer,

1 Nieuve Pascaert van Oost Indien... Geleyt op Wassende Graeden en van veel fouten rerbetert, t'Amat. by J. van Keulen 1680 (se fig. 17 pä sid 163 här ofvan).

* Carte des Indes et de la Chine, dressée sur plusieurs relations particulières rectifiées par quelques observations par 6. Delisle de l'Académie Royale des Sciences, Paris 1705.

3 Detta framträder nägot tydligare på tvenne andra kartor, nämligen Ooster Deel van Oost Indien door Arnold Colom, Amst. [1655 ?], och 't Ooster Dcel van Oost Indien, ¿'Amsterdam bij Hendrick Donckbr [1660] (Remarkable maps, Il : 14, UI: 6). Båda dessa kartor öfverensstämma nära med den handritade kartan öfver Qoasta och Tasmans upptäcktsfärd 1639, facsimilerad i: Abel Janszoon Tasman's journal, Amst. 1898, Tab. III.

4 Detta namn, ytterligare vanställdt till >1. Quiopep», återfinnes äfven på J. B. Kolins ofvan (s. 102) omtalade mannskriptkarta öfver »S:t Antoines» resa. Då en liknande förvänd namnform icke förekommer på någon annan af de talrika kartor jag

granskat, kan man taga för gifvet, att Nolin grundat sin teckning på van Keulens sjökort af 1680.

6 Lettres édifiantes et curieuses, XXVIIIte recueil, Paris 1758.företer denna karta många oriktigheter i afseende å öarnas storlek och inbördes läge, men, i brist på bättre materialier, accepterades den likväl af åtskilliga europeiska geografer.1

Återstår att omnämna den minsta af de hithörande ögrupperna, hvilken dock för det förevarande ämnet har det största intresset.

18. Karta öfver Liu-klu-öarna.

Efter pater Gaubil, 1758.

1 Redan innan den kinesiska specialkartan ntkora i sin ursprungliga form, .hade densamma efter pater Gaubils handteckning, som deponerats i Knngl. biblioteket i Paris, begagnats dels af den berömde geografen d'Anville för hans Seconde partie de la carte d'Asie, contenant la Chine etc. (Paris 1752) delB af Philippe Buache, som på grand däraf utarbetade sin Carte du royaume et des isles de Lieou-Kieou (Considérations géogr. et phys. sur les nouvelles découvertes au nord de la Grand mer par Ph. Buache, Paris 1753, Tab. XI). Den sistnämnde har också därifrån hämtat teckningen af Liu-kin-arkipelagen på den år 1762 ntgifna nja upplagan af Guillaume Delislb's Carte d'Asie dressée pour l'usage du roi. — En verklig kartläggning af Liu-kiu-öarna verkställdes först af kapten W. R. Broughton 1796 och 1797. Se härom och om senare forskningar i samma trakter den utförliga

framställningen hos Ph. Fr. von Siebold, Geschichtliche Übersicht der Entdeckungen der Europäer im Seegebiete ron Japan und dessen Neben- und Schutzländern (Nippon, 1: 1, s. 69 ff.).Såsom ofvan nämnts, förekomma redan på Ortelii karta öfver Asien namnen »Hha do fogo» och »Sete ilhas». och den senare ögruppen är tämligen riktigt placerad vid ungefär 32" lat. mellan Liu-kiu och Tanega-shima. Hvilken ö som förstås med Ilha do fogo, »eldön», kan ej säkert afgöras, enär alla dessa öar äro vulkaniska och några ännu i verksamhet,1 * * * * * * men »sjuöarna» är en öfversättning af det japanska »Shitchi-to», en benämning som ännu användes, ehuru den på nyare europeiska kartor vanligen ersättes af namnet >Lin sehotens öar».

Det är Ph. Fr. von Siebold, som uppkallat dessa öar efter den holländske resanden. Man skulle häraf förmoda, att denne upptäckt öama, besökt dem eller väsentligt bidragit till deras kännedom, men så är ingalunda händelsen Hans förtjänst i detta fall inskränker sig till att öarna tämligen knapphändigt omtalas i tre af de portugisiska seglingsbeskrifningar, hvilka han i sin Reys-gheschrift publicerat. 8 Ej ens den där gifna latituduppgiften, som Siebold särskildt prisar, är så noggrann som man skulle vänta.8 Och gå vi till Linschotens egen karta, så finna vi öarna där tecknade på liknande, deras verkliga läge föga mot-

1 Antagligen är Ilha do fogo den lilla, 265 m. höga vulkanön Tori-shima, äfven kallad Salphnr Island (27° 53' n. lat.). Med den i ett bref frän Richard Wickham till

Bichard Cocks d. 23 dec. 1614 omtalade »Island of Faego alias Javea» torde hafva furstätts den omkring en breddgrad nordligare belägna Yokoate Shima eller Cleopatra Island {Letters received by the East India Company from its servants in the East, Vol. 2, Lond. 1897, s. 234). Verksamma vulkaner äro, utom den förstnämnda, äfven Suwa-no-se-shima, en af Sjuöarna, samt de nordligare belägna Iwo-ga-shima och Kuchi-no-Erabu-shima.

* Kap. 31, 32 och 33. — Jag tviflar mycket pä att Siebolds identifiering af de särskilda, här beskrifna öarna (Geschichtl. Übersicht, Anm. 121) i allt är riktig,

men det skulle föra för längt att ingä i en förnyad granskuing häraf, hvarför emellertid vida bättre kartmaterial nu föreligger än på Siebolds tid. Ej heller kan jag tillmäta dessa öar samma betydelse som v. Siebold — de utgöra uppenbarligen ett favoritämne i hans historiska framställning —; en annan framstående japanist,

Mr B. B. Chamberlain, karakteriserar dem på ett annat sätt: »This group lacks

all practical importance. Its chief interest is the danger it offers to navigation*

{Geogr. Journal, Vol. 5, 1895, s. 292).

8 »D'Eylanden beginnen op 29Va ende strecken tot op de 301 a graden» (Kap. 32» 8. 77). Den sydligaste ön, Yoko-shima, ligger på 28° 47' 30" och den nordligaste, Kachi-no-shima, skäres af den 30:e breddgraden; se: Lovera di Maria, Posizione idle isole Linschotten e Liu-Kiu (Cora's Cosmos, 1873, N:o 1: 48) och Bruno Hassen stbin, Atlas von Japan, Gotha 1885, Sekt. 1. I denna atlas kollas öarna 'Hinschoten- oder Ceetita-Archipel». De ha dock intet att göra med någon »Cecilia»; det var den franska amiralen Cécille, som 1846 lät uppmäta öarna genom korvetten »la Sabine» och till hvilkens ära de uppkallades, innan ännu namnet »Linschoten» för deras räkning var påfunnet.svarande sätt, som redan förekommer på Ortelii 25 år äldre karta, ock i motsats till Ortelius kar Linsckoten ej ens upptagit deras namn på kartan. På grund käraf synes den kenämning, som Siebold gifvit och som, accepterad af de engelska amiralitets-kartorna, nu vunnit allmänt burskap. vara föga lämplig; bättre hade väl varit att låta dem få behålla sitt japanska namn eller den äldsta portugisiska öfversättningen däraf: »As sete yrm aas? (De sju syskonen).1 Ej heller kunna vi godkänna Siebolds uppgift om, att engelsmannen Jaues Colnett var den förste som (1791) genomseglade det efter honom uppkallade sundet mellan Sjuöarna och de norr därom belägna Tanega-shima och Yaku-no-shima — prioriteten i detta iall tillkommer den onämnde portugisiske pilot, hvars reseberättelse Linsckoten citerat i 31:a kapitlet af sin Reys-gheschrift — ock lika litet kunna vi gilla uppgiften, att engelsmannen Blake »återupptäckt» dessa öar år 1838, ty äran häraf tillhör, såsom vi snart skola se, navigatörerna på det franska skeppet »le Saint Antoine»2 redan 130 år tidigare.

* #

*

Den kär lämnade redogörelsen för kartografiens utveckling kar afsett att utreda i kvad mån farvattnen mellan Kina och Japan voro kända vid tiden för »Saint Antoines» färd. Yi skola nu se till, huru de franska sjöfararne, med hjälp af de förefintliga kartorna, styrde sin kurs och huru de sökte lösa de svårigheter, hvari de försattes genom dessa kartors bristfällighet.

Då fartyget den 11 april 1709 lämnade sin tillfälliga ankarplats vid den kinesiska kusten, bestämdes den nya »point de départ» till 25° 5' n. lat. ock 121“ 44' long. o. fr. Paris, fortfarande enligt den holländska plattkarta, som man begagnat allt ifrån Kanton. Då längden rätteligen är 116° 37', så synes det, att den nämnda kartan var vilseledande på icke mindre än 5 longitudgrader, ett fel som redan var rättadt på en del äldre holländska sjökort.3

Följande dag kom man i sikte af de små Ockseu-öarna, af Moirie kallade »lonkoe», och på morgonen den 15 april observerades en af Kelang-öarna, hvilka uppgifvas ligga 7 å 8 lieues NNO från Formosa. Det senare namnet har jag icke funnit på någon

1 »There are really eight, but »Seven IbIcs» is a favonrite nnmber with the Japanese» (Chamberlajn, anf. st. b. 292 not.).

* Siebold nämner för öfrigt själf, att Sjnöarna år 1639 sågos af Quast och Tasman och att Brouqhton på sin tredje resa, 1797, delvis bestämde deras läge.

3 Exempelvis på det förnt citerade sjökortet af Hexdrick Donckrr.tryckt karta äldre än den öfver Formosa, som 1726 publicerades af J. van Bra am och G. onder de Linden, men den där utsatta »Eyland K el ang»1 kan ej hafva iakttagits från »Saint Antoine»; den sedda ön var antagligen de nyare kartornas Pinnade Island.

Natten till den 19 april trodde man sig vara i närheten af Ilha do Fogo och minskade segel för att om möjligt vid dagens inbrott kunna anlöpa denna ö och där förse sig med vatten, men hvarken Ilha do Fogo eller Lequio-öama* * kommo i sikte till följd af det ständigt töckniga vädret. Den 22 borde man enligt besticket och kortet, om hvars tillförlitlighet man nu började hysa tvifvel, hafva passerat alla dessa öar och befinna sig nära Van-Diemen-sundets västra mynning. Först kl. 5 följande morgon upptäcktes land, en ö hvars utseende framgår af nedanstående förtoning (fig. 19), och kort därefter sågos flera andra öar. Alla

19. Förtoning af ön Hlra-shlma.

Efter Pibbbb Moirib.

voro höga och branta, lodet nådde ingen botten, oaktadt man passerade landet på ett bösskotts afstånd (à la portée d’un boucanier), och ingenstädes fann man möjlighet att ankra. Ehuru flera bäckar sågos nedstörta från de skogbeklädda bergbranterna, måste man därför, helst som vädret var byigt, afstå från den efterlängtade vattenhämtningen och uppskjuta därmed till passagen genom Van-Diemen-snndet, som man ännu hoppades uppnå; i värsta fall finge man spara på det man hade och förse sig med nytt först i Californien.

Hvilka voro nu de öar, mellan hvilka man passerat? Därom rådde, enligt Moirie, ombord på fartyget tre olika meningar. Några ansågo, att man seglat förbi »lies de Lexos» utan att

1 »Kelung Island or Kil&ng Kitt» på svensken J. W. Patersbon’8 (Chinese Cnstoms Service) karta öfver North Formosa, Malmö, Skånska Litogr. aktiebolaget, 1882.

* Moirie kallar dem »Tles de Lexos», en namnform som icke förekommer på n&gon af mig känd karta.halva sett dem, och att man befann sig i Van-Diemen-sundet, men i sådant fall borde man, säger han, ha sett så väl »Cikoko» (bör vara Kiusiu) som »Tamaxima» (Tanega-shima), mellan hvilka distansen är endast 10 lieues. Andra menade, att man verkligen var bland »lies de Lexos» och att »Tamaxima» låg längre åt norr än kartorna angåfvo, hvilket man ansåg sig knnna förklara därmed, att hol-ländarne, de enda som besökte dessa farvatten, behöllo de goda kartorna för sig själfva och utlämnade de falska åt allmänheten. Slutligen trodde andra, att de ifrågavarande öarna lågo söder om »Tamaxima» i ett farvatten, som ännu vore helt och hållet okändt,

f

V

i outtt *

.Ejchellc

20. Karta öfver en del af Shltcht-to- eller Llnschoten-arkipelagen.

Efter Pierre Moirie.

och till denna mening anslöt sig Moirie på grund af sitt bestick. M. de Frondat åter hyllade den första åsikten och säger sig ha passerat ¿dans les mers de Jesso et Compagnie par le destroit de Diamant [sic!] dans le Jappon». Genom detta sund har också M. Nolin uppdragit »le Saint Antoines» kurs på sin karta.

Då Moirie lämnat oss en skiss af öarnas läge (fig. 20), nog-grannt och väl utförd som alla hans kartteckningar, så möter det ingen svårighet att afgöra hvilken af de ofvanstående åsikterna var den riktiga. Vi finna däraf, att »le Saint Antoine» passerat midt igenom den nu s. k. Linschoten-arkipelagen, och att alltså Moirie haft rätt i sin förmodan ; — då han icke nämner namnen »les Sept îles», »de Zeven Gezusters» eller »as Sete Yrmaas», så hafvadessa namn saknats på hans karta, såsom fallet är på många samtida sjökort.

21. Karta öfver Shitchi-to- eller Llnschoten-arkipelagen.

Efter B. Hassesstein, Atlas von Japan, 1885.

Öarnas höjd i meter.

Den ö, som först kom i sikte, på kartskissen betecknad med är den 247 m. höga Hira-shima, äfven kallad Disaster Island, emedan kapten Edward Belcher, som 1845 kartlade dessa öar, ^är hade den olyckan att genom en båts kantring förlora sinaastronomiska instrumenter.1 * ön D, som man också passerade helt nära och på hvars Östra sida en liten bukt syntes bereda möjlighet att landa, ör den ännu verksamma vulkanen Suwase-shima, hvars högsta topp reser sig till 824 m. höjd. Och de öfriga öar na kan man lätt identifiera vid jämförelse med den motstående, från en modern karta hämtade teckningen (fig. 21), på hvilken, till underlättande af denna jämförelse, bokstäfver motsvarande dem, som förekomma på Moiries kartskiss, blifvit insatta.

De enskilda öarna i denna arkipelag äro ovanligt rikt utrustade med namn: japanska, engelska och franska,8 men till namn, positions- och höjduppgifter inskränker sig det väsentliga, som den geografiska litteraturen .har att om dem meddela. Den utförligaste beskrifning jag funnit är den, som lämnas af Mr Arthur Adams, läkare på Sir Edw. Belchers fartyg; den är ej vidlyftigare än att vi bär kunna meddela densamma in extenso:

»Under vår passage från Nagasaki till Liu-kiu (i aug. 1845) seglade vi igenom en liten, i det närmaste okänd arkipelag, bestående af 15 till 20 kägelformiga öar, hvilka alla uppenbarligen äro topparna af en sjunken vulkankedja. Några af dem äro ännu i verksamhet och utspy tjock rök i väldiga massor från kratrar i topparna eller från sprickor i sidorna. Bergens submarina delar måste vara mycket branta och resa sig från stort djup, ty alldeles tätt intill stranden kunde man icke nå botten med en 200 famnars lina. På några af dessa höga ofruktbara öar sågos getter hänga öfver branterna och afbeta det sparsamma gräset. Dessa djur jämte något batater tycktes vara de enda lifsmedel, som funnos för några få usla människovarelser, hvilka antagligen blifvit förvisade till dessa ogästvänliga trakter från Japan eller Liu-kiu och som här söka uppehålla en prekär tillvaro medelst rötter och getkött. Helt visst äro de emellertid icke tillräckligt underkunniga om de geologiska fenomenen för att inse på hvilken förrädisk mark de trampa och att de löpa fara att en vacker dag blifva endera uppbrända eller dränkta.»3

1 E. Belcher, Narrative of the voyage of H. M. S. Samarang, Vol. 2, Lond. 1848, s. 50.

9 Ang&ende nomenklaturen se: Siebold, Geschichtl. Übersicht, s. 112 oeh not 121; F. G. Müller-Beeck, Geographie der Liu-kiu-Inseln, nach japanischen Berichten bearb. (Zeitschr. d. Ges. f. Erdk. zu Berlin, Bd 19, 1884, s. 303) och B. H. Chamberlain, The Luchu Islands and their inhabitants (The geogr. Journal, Vol. 5, 1895,

s. 292).

3 Narrative of the voyage of H. M. S. Samarang, 2, s. 474.Af det anförda framgår, att »le Saint Antoine» var det första fartyg som genomseglade Sjuöarnas arkipelag, och att den första specialkarta öfver en del af densamma härleder sig från detta fartygs resa. Det npptftcktsarbete, som därigenom utfördes, missförstods dock af själfva befÖlhafvaren och uppskattades ej heller af samtidens geografer samt har därför allt hittills varit höljdt i glömska.Verkliga eller förmenta landupptäckter i Stilla oceanens nordvästra del.

Bernardo de la Torre 1543. — Abreojos, Malabrigo, Las dos Hermanas, Los Voléanos, La Farfana. — Laim och Lanieni. — Andrés de Urdaneta 1565. — Parece Vela. — Alonso de Arellano 1565. — Francisco de Gaalle 1584. — Petras Plancias’ karta 1592. — Dos Colanas, Una Colana, Desierta. — QnastB Eilanden.

Den del af Stilla hafvet, som i söder begränsas af Kräftans vftndkrets, företer på nntida sjökort en så godt som oafbruten vattenyta. Endast två kedjeformigt ordnade ögrupper inkräkta här på den fria oceanrymden: dessa äro dels den rad af klippor, som sträcker sig söder ut från Japan och, genom Bonin- och Vol-cano-öarna såsom förbindelseled, fortsätter uti Mariannernas vulkankedja, dels de små öar, hvilka mot nordväst utgöra en fortsättning af den Hawaiiska arkipelagen. I öfrigt kan seglaren färdas trygg för att möta land eller ens grund från Yokohama till San Francisco eller från Hawaii till Kamtschatka.

Gå vi däremot till äldre tiders kartverk, så framställa dessa en helt annan bild: där finna vi i norra delen af Stilla oceanen ett stort antal öar, hvilkas nyckfulla förläggning visserligen bär vittne om upptäckternas ovisshet, men som, oaktadt nyare tiders uttömmande undersökningar, länge envist bevarat sina gamla platser och till en del ännu ej uppgifvit dem. Jag har förut påpekat, att många af dessa imaginära öar uppträda t. o. m. i ett med rätta så ansedt kartverk som Stielers Handatlas,1 ehuru de där, genom

1 Blad n:o 76 i denna atlas, atarbetadt 1868 af A. Petermann. Vid en synnerligen välbehöflig omarbetning af denna karta skalle en stor del af den s. k. Magelhaes-arkipelagen ocb hela Anson-arkipelagen, med andantag af en eller två små klippor eller korallöar, helt och hållet försvinna. — Äfven på franska kartor af senaste datam återfinnes hela denna fingerade övärld; så på en karta i tidskriften La Nature (1899, 2:e sem., s. 279), afsedd att illustrera en appsats af G. Marcbl om de nyaste tyska, från Spanien förvärfvade kolonierna.tillagda frågetecken, till stor del äro betecknade såsom tvifvel-aktiga. Men på den tid, då våra franska sjöfarande styrde nt öfver denna del af världshafvet, fanns ingen anledning att betvifla dylika Öars existens, om ock kartornas bristfällighet gaf rum för ovisshet angående deras rätta läge. Liksom i föregående kapitel vilja vi här först utreda det ifrågavarande områdets kartografiska historia för att sedan framställa, huru de iakttagelser, som gjordes af ¡Saint Antoines» befälhafvare och piloter, förhöllo sig till dåtidens föreställningar, och slutligen söka påvisa i hvad mån de äldre, verkliga eller förmenta, upptäckterna motsvaras af den nu ådagalagda verkligheten.

Den första sjöfärd i Stilla oceanens nordvästra del, som geografiens historia har att omförmäla, företogs af Bernardo de la Torre med skeppet »San Juan» år 1543. Detta fartyg, som tillhörde den eskader, med hvilken Ruy Lopez de Villalobos skulle taga Filippinerna i besittning för Spaniens krona, återsändes härifrån till Nya Spanien med budskap om expeditionens resultat, men nödgades, sedan man nått 25* * n. lat. och enligt beräkning tillryggalagt 750 leguas från utgångspunkten, Mindanao, till följd af vattenbrist vända tillbaka till Filippinerna. Om denna expedition äga vi tvenne nära samtida berättelser, den ena af Juan Gaetan,1 hvilken såsom lots medföljde fartyget, den andra af Antonio Galvao,* hvilken såsom f. d. guvernör öfver de portugisiska Molukkerna, dit så väl Villalobos som de la Torre sedermera måste taga sin tillflykt, uppenbarligen hämtat sina under-Tättelser från de portugisiska myndigheterna därstädes. I båda dessa berättelser omtalas, att man påträffat åtskilliga öar, men under det att Graetan nämner blott en af dessa med namn och för alla anger latitud och afstånd från utgångspunkten, namnger Galväo fyra olika öar eller ögrupper utan närmare beteckning af deras läge.

Den äldsta karta, som tar hänsyn till dessa upptäckter, är den öfver Ostasien och Molukkerna, som åtföljer det band af Ramusios samlingsverk, där den spanska pilotens berättelse är

1 Raxusio, Delle navigationi et viaggi, 2:a ed. Vol. 1, Venetio 1054, bl. 416 v.

* Tratado que compos o nobre & notauel capitao Antonio Galuåo, dos diuersos & desuayrados caminhos . . . Lisboa 1063 (omtryckt med öfversättning i Hakloyt Society’s Works, Load. 1862, s. 234). En tidigare npplaga af Galvaos arbete skall liafva åtkommit redan 1555: detsamma var antagligen också före författarens död, 1557, spridt i afskrifter: efter en sådan ntgaf Richard Hakluyt sin engelska öfver-aåttning i London 1601.publicerad. Här finna vi vid 13° lat. den af Gaetan nämnda On Aprilocchio, den italienska Ofversättningen af det spanska Abreojos (»Se upp!», ordagrannt: »öppna ögonen 1»), som i texten förläggea till 16 ’ lat. o6h beskrifves som ett i vattenbrynet beläget ref eller låg holme. Den i tiden näs t följande karta, som visar kännedom om de la Torres resa, är Jacopo Gastaldis Tertia pars Asta, 1561.1 Här träffa vi, utom det ofvannämnda Apri Vocchio, två af Galväo nämnda öar, nämligen Due Sorelle och Vlcan, den senare tecknad såsom en i utbrott varande vulkan, alla belägna vid 11"—13" lat. mellan »Philippina» och »Yslas di ladri» (Mariannerna).

Utom de nämnda, på italienska och portugisiska publicerade reseberättelserna har äfven en sådan affattad på spanska tidigt blifvit bekant i Europa.2 * 4 Uppenbarligen är det från en spansk källa som Gerhard Mercator på sin stora världskarta af 1569 och efter honom Ortelius på flera kartor (se fig. 22) inlagt samtliga de fyra af Galväo omnämnda öarna, nämligen Maläbrigo, Las dos hermanas,3 Los Bolcanes och La Far fana.4 Alla äro här ryckta upp till 23—25 ’ n. lat., men på grund af den vida öfverskattade afståndsberäkningen har longituden blifvit alldeles för mycket ostlig. La Farfana är nämligen förlagd 39 längdgrader öster om Mindanao, hvilket på nutida kartor motsvarar 162° o. long. fr. Paris, men då på .1500-talets kartor Stilla oceanens bredd vid

1 Nordenskiöld, Per iplus, T. LYI.

* Ed s&dan har senare blifvit offentliggjord af Antonio de Herrera i Historia gen. de los hechos de los Castellanos en las islas y tierra firme del Mar Oceano, Decada 7, Madrid 1615, s. 121. Den är helt knapphändig, öarna nämnas ej vid namn, och den enda skillnaden mot hvad ofvan anförts är, att det nppgifves, att »San Jaan» d. 18 okt. 1543 vändt vid nära 30° lat.

8 »De tvä systrarna»; Galväo har den portugisiska formen »Dnas yrmaas». Omväxlande med »Las dos Hermanas» förekommer redan hos Ortelius »Dos Her-manos» (Två bröder), hvilken namnform på senare kartor är den vanligaste, dock i allmänhet föregången af den feminina artikeln Las, såsom på en gång en påminnelse om det äldre och riktigare namnet och ett bevis på kopisternas okunnighet. På Teixeiras karta öfver Japan af 1535 kallas samma öar »Las hirmanas al. her-mosas»; det förra ordet, som antyder författarens portugisiska nationalitet, har på en del yngre kartor blifvit förvridet till det meningslösa »las Tiremanas» (Dblisle> Asie 1700; N. de Fer, Asie 1705; T. C. Lotter, Asia c. 1740, m. fl.). Det senare namnet »Hermosas» = »De sköna», förekommer med hvarjehanda varianter ofta på 1600-talets kartor i st. f. »Hermanas»; den mest förvridna formen anträffaB i Rob. Dudley’s Arcano del mare (1647), där vi se en ö kallad »Lossos Hermosos». Att detta namn och det nyssnämnda »las Tiremanas» har samma härledning kan vid första påseende synas öfverraskande.

4 Antagligen en förvridning af det spanska »La Huerfana» = »don fader- och moderlösa». En ö med detta namn ses på det spanska sjökort, som är afbildadt å Taf. 1 till detta arbete.22. Norra delen af Stilla oceanen.

Efter Abr. Ortelius, Maris Pacifici (quod vnlgo Mar del Zur) novisstma descriptio,norra vändkretsen är alldeles för liten — omkr. 90' i st. f. 133 — så hafva de nämnda öarna kommit att få sitt läge närmare den amerikanska kusten än den asiatiska.

Då vi skola söka identifiera de ifrågavarande öarna med de i verkligheten befintliga, måste vi först betydligt reducera de ursprungliga afståndsberäkningarna — öster om Mariannernas meridian hafva vi uppenbarligen ej att söka dem —, men då de gamla latituduppgifterna växla mellan 13" och 25°, är i alla fall utrymmet för gissningar ganska vidsträckt. Abreojos och det därmed troligen identiska Malabrigo är med tämligen stor säkerhet det farliga korallref vid 20 30' n. lat. och 133 46' o. long. Par., som sågs af holländarne Quast och Tasman 1639 och af dem benämndes »Engelsdroogte» och som, återupptäckt 1789, nu efter sin upptäckare kallas Douglass Reef.1 Ehuru vi härigenom kunna anse oss ha vunnit en stödjepunkt för undersökningens fortsättande, kan de öfriga öarnas läge icke med full visshet bestämmas. Sannolikast synes vara, att los Volcanes motsvaras af den ännu med detta namn betecknade, af tre öar bestående gruppen, och att la Farfana är den sydligaste af Bonin-öarna,2 men

då alla de anförda berättelserna om de la Torres resa äro ense om, att man här sett en vulkan i utbrott, och då hvarken Volcano- eller Bonin-öarna torde hafva i nyare tid företett vulkanisk verksamhet, så är det ej omöjligt, att de öar, som omtalas af de spanska sjöfararne, varit de nordligaste i Mariannernas ökedja, där vulkaniska utbrott äfven i senare tid ofta iakttagits. H vilken af de här anförda åsikterna än må vara den rätta, så finnes ingen plats för »Las dos Hermanas?: dessa öar, som allt ifrån medlet af det 16:e intill slutet af det 18:e seklet knappast saknas på någon karta öfver dessa trakter, måste alltså förvisas till fabelöarnas värld.

Under tiden närmast efter Mercator finna vi ingen förändring på kartorna öfver dessa trakter, om vi undantaga, att Ortelius på sin karta öfver Asien (1570) tillagt tvenne öar: Laim nära »Dos Ermanos» och Laniem i närheten af »Volcan del fuego», om

1 Se: A list of the reported dangers to navigation in the Pacific Ocean, Wash. 18GB, s. 36: Meinicke, Die Inseln des Stillen Oceans, 2,8.417: J. E. Heeres, Abel Janszoon Tasman, his life and labours, 8.29 (i Tasman's Journal, Amst. 1898).

* Denna mening hyllas af Meinicke (anf. arb. 2, s. 413, 416). Siebold identifierar både los Volcanes och la Farfana med Volcano-gruppen; hans antagande, att de i originalberättelserna väster om de förstnämnda förlagda Malabrigo och Dos Hermanas äro Bonin-öarna, grnndAr sig på senare holländska sjökort, hyilka uppenbarligen i denna fråga sakna allt vitsord (se Geschichtl. Übersicht, s. 94 och not 78)hvilkas ursprung intet är kändt.1 Mera genomgripande nyheter datera sig först från seklets sista årtionde. Under tiden hade, såsom förut i detta arbete omtalats, Urdaneta visat vägen från väster till öster öfver Stilla oceanens norra del och den regelbundna galeontrafiken mellan Filippinerna och Mexico blifvit upprättad. En närmare kännedom om de häraf berörda farvattnen hade alltså vunnits, och vi äga ännu i behåll flere reseberättelser, bvaraf vi kunna bedöma, på hvilken ståndpunkt denna kännedom vid nämnda tid befann sig. Om nya landupptäckter tiga emellertid dessa berättelser nästan helt och hållet.

De källor,2 enligt hvilka James Burney redogjort för Urda-netas färd, omförmäla, att denne afseglat från Zebu den 1 juni 1565, berört Ladronerna och vidare fått den japanska kusten i sikte vid 36r n. lat.; sedan man nått upp till 43c lat., afslutades fården lyckligt i Acapulco d. 8. okt. s. å. Efter det Burney utgaf sitt utmärkta arbete, har emellertid blifvit publicerad en utförlig, under samma resa dag för dag hållen loggbok af piloten Rodrioo de Espinosa,3 som innehåller från ofvanstående väsentligt afvikande uppgifter, hvilkas tillförlitlighet icke kan ifrågasättas. Enligt denna loggbok var det enda land som sågs, från det man lämnat Filippinerna d. 1 juni till dess, den 18 sept., en ö vid den cali-forniska kusten4 kom i sikte, en klippa liknande en båt för ankar,5 6 hvars läge antogs vara vid 20° lat., 240 leguas ONO om Kap Espiritu Santo. Detta sammanträffar så nära som möjligt med det ofvannämnda Abreojos-refvet. Möjligen är det från denna resa som dess namn »Parece vela» på en del äldre kartor härstammar,

1 Se flg. 15 här ofvan. — Samma namn förekomma äfven på Ortelii T artaria (1591?), där vi dock i st. f. Laniem läsa Lanieni. Siebold antar detta vara det pä »nare kartor uppträdande La Mira (Qeschichtl. TJbers. s. 93), hvarför dock intet *ns&t skäl än namnlikheten kan anföras. Att Camira pä dessa kartor är en fel-ftktig dubbelform af La Mira är däremot uppenbart; se det nedan utförligare om-Made An8on'ska sjökortet.

* Fray Gaspab de San Augustin, Conquista de las Islas Philipinas, Madrid 1^98; Grtjalva, Historia de la Orden de S. Augustin en la Nueva Espaha, Mexico 1624. Dessa arbeten hafva ej för mig varit tillgängliga. Jfr Burney, A chronol. hist P- 1, Lond. 1803, s. 269-270.

* Se: Coleccion de docum. inéd. de Ultramar, Ser. 2: T. 2, Madrid 1886, a 427—45$. I Archivo de Indias i Sevilla, där detta viktiga dokument förvaras, tinnes också en annan loggbok från samma resa, förd af öfverpiloten Esteban Rodbiguez, men oafslutad. enär han afled ombord d. 27 sept. 1565 (anf. st. s. 456 not. 2).

* Denna, som kallades la Deseada, »den efterlängtade», och hvars läge bestämdes ull 30® 45' iat ' ^ helt visst ön San Clemente, tillhörande den nuvarande unions-

rtaten California.

6 »Parescia un barco questaba surto» (anf. st. s. 434).

/.y.ehuru hvarken detta eller något annat namn omförmäles i den ifrågavarande berättelsen.1 Af densamma framgår ock, att den högsta polhöjd som nåddes (den 4 sept.) var 39° 30', hvilken uppgift, skiljaktig från den ofvan anförda, så mycket mindre kan dragas i tvifvelsmål, som den är högtidligen bekräftad i samstämmande deklarationer, hvilka på begäran af kaptenen, Felipb de Salzedo, afgåfvos af fartygets båda piloter och dess »contramaestre», Francisco de Astigarribia.2

Det torde visserligen icke böra betviflas, att äran af att hafva anvisat vägen öfver Stilla oceanens norra del tillkommer pater Urdaneta, men skeppet »San Pedro», på hvilket han gjorde denna resa, var dock icke det första som från Filippinerna uppnådde Mexico. Den eskader, hvarmed Miguel Lopez de Legazpi, Filippinernas eröfrare, den 19 nov. 1564 lämnade Puerto de Navidad på Mexicos västkust, räknade, utom det nyssnämnda »San Pedro» samt öfriga skepp, äfven ett mindre fartyg, en s. k. patache, vid namn »San Lucas» under befäl af don Alonso de Arellano. Redan tio dagar efter resans början skilde sig denne från den öfriga eskadern — hindrad af storm, såsom han själf påstår, från att hålla den föreskrifna kursen — enligt öfverbefälhafvarens mening däremot, af viken på grund af öfverlagdt förräderi. Äfven han uppnådde Filippinerna, föregaf sig hafva där förgäfves letat efter de öfriga skeppen och anträdde, sedan detta misslyckats, den 22 april 1565 återfärden till Mexico, dit han anlände den 9 påföljande augusti, alltså två månader före Urdaneta. Äfven under denna färd sågs endast en enda liten klippa (peftol) vid 31J lat. Kaptenen säger, att den liknade ett litet hus och var så

1 »Parece vela» betyder »Ser at som ett segel», ej, såsom Siebold förmenar, det varnande ntropet »Berga segel!» I List of reported dangers (s. 36) säges, att det härmed identiska Douglass reef liknar det barkade loggertseglet pä en båt (a boat’s tanned Ing).

* Col. de docum. inéd. Ser. 2: T. 2, s. 457—460. I afseende å den andra fråga, hvarom kaptenen begärde navigatörernas ntlåtande, eller om våglängden mellan Zebu och Californien, varierade svaren mellan 1650 och 1740 leguas »de derecho camino», d. v. s. 5657 ä 5966 nant. min., en beräkning som visserligen med minst 1110 min. understiger det verkliga afståndet, men som dock, om den uppmärksammats af samtidens kartografer, knnnat föranleda en ganska väsentlig förbättring af världskartan. Det synes egendomligt, att icke dessa deklarationer åtföljas äfven af pater Urda-netas skriftliga ntlåtande öfver de förelagda frågorna, då han väl bör ha representerat den största nautiska kunskapen ombord. Att han deltagit i färdens nautiska ledning framgår endast på två ställen i den citerade loggboken, men att denna ledning i hufvndsak ålegat honom synes af instruktionen för Legazpis expedition (anf. arb. s. 190).hög, att i hela världen knappast torde finnas ett torn så högt; för öfrigt fanns det ingenting i dess närhet, hvarken grund eller ref, utan endast öppna hafvet, och på densamma hade några albatrosser större än strutsar sitt tillhåll. Den benägenhet för Öfverdrift, som framlyser af denna skildring, är ett genomgående drag i reseberättelsen och framkallades måhända af begäret att öfverskyla den brottsliga deserteringen med historier om upplefda faror och äfventyr. I de mest öfverdrifna ordalag skildras den grufliga kölden vid 43° lat., den högsta polhöjd som skall ha uppnåtts — det töckniga vädret hindrade dock under en månads tid alla solobservationer — kaptenen tviflar på att det någonstädes under vintern vore så kallt som här midt på sommaren, och den 11 juni, >den längsta dag på året vid dessa breddgrader», hade det snöat ända till middagen, ja ett fat olja, som förvarades under däck, hade frusit så hårdt, att det icke upptinade, fastän det sattes vid elden; oljan kunde det oaktadt endast skäras i stycken som smör. Man kan häraf sluta till berättelsens trovärdighet; att förden verkligen ägt rum framgår emellertid tillräckligt af de officiella skrifter, hvartill densamma gaf anledning.1

Den ende sjöfarare under 1500-talets sista hälft, som i dessa trakter skall hafva gjort ytterligare landupptäckter, är spanioren Francisco de Gualle. Han seglade den 10 mars 1582 från Acapulco till Manila, fortsatte därifrån till Macao, som han lämnade den 24 juli 1584 med destination till utgångspunkten. Under resans sista del, som här endast vidkommer oss, passerade man söder om Japan, antagligen genom Van-Diemen-sundet. Om de land, som man i dessa trakter skulle möta, erhöllos underrättelser genom en kinesisk lots, och kaptenen bekräftar, att han funnit dennes utsago riktig. Det är emellertid knappast möjligt att gifva en antaglig tolkning af hvad

reseberättelsen härom har att förmäla; sannolikt hafva misstag ägt rum så väl vid öfverflyttningen af den kinesiska lotsens ord till spanska, som vid öfversättningen därifrån till holländska, ty det är endast Linschotens återgifning af berättelsen på sistnämnda språk, som till vår tid blifvit bevarad.2 Där säges,

1 ¿rellanos berättelse, bvars riktighet med ed bekräftats af piloten Lope Mastín, är publicerad i Colección de docurn. inéd. de Ultramar, 2:a Ser., T. 3, b. 1—76; Legazpis anklagelseskrifter i inledningen till samma tom.

* Reys-gheschrift, Amst. 1595, s. 104. Den anonyme författaren, M. F. de Mav arbete, af inledningen till Relación del viagc hecho por las goletas Sutil y Mexicana en el año de 1792 para reconocer el estrecho de Fnca (Madrid lfc02, a. XliVI) uppgifver, enligt spanska nrknnder, att kaptenens rätta namn var Francisco Gali; om dennes ifrågavarande resa hafva dessa nrknnder däremot intet att förmäla.att Gualle med kurs åt O och O t. N passerat de 130 leguas, som utgöra Japans utsträckning från ön Firado i väster till landets yttersta punkt vid 32° lat. i öster; sedan man tillryggalagt 70 leguas (mil) »där förbi», hade man påträffat några vulkanöar och efter ytterligare 30 leguas fyra öar liggande nära hvarandra. Den enda möjliga förklaringen häraf synes vara, att man antagit Kap dos Cestos på dåtidens kartor (nuv. Shivo Misaki) för Japans östligaste udde och att man, sedan denna udde passerats, fått sikte på några af de omkring 55 leguas öster därom belägna vulkaniska Shitchi-to-öarna;Ej att förblanda med de ofvan omtalade »Sjuöarna» norr om Liu-kiu. men längre mot öster än dessa finnes intet land, hvarför, om denna förklaring är riktig, de nämnda fyra öarna ej kunna tillhöra verkligheten och ännu mindre det än längre bort belägna land, hvarom Gualle har att berätta och med hvilket vi skola sysselsätta oss i ett annat sammanhang.

De korta notiser, som i öfrigt äro bevarade om tidigare spanska färder öfver Stilla oceanens norra del, innehålla intet om därunder sedda öar, ej heller omtalas några sådana i de seglingsanvisningar för dessa färder, som vi äga i behåll från 1500-talet.Se: »Een instructie ofte corte onderwysinghe vande Navigatie ende coursen van Macau uyt Chyna af, nae het landt van nieu Spaengien» (Linschoten, *Reysgheschrift,* 50:e cap.) och »Een waerachtich verhael ende verclaringhe vande Navigatie vande Eylanden Los Luconaas af nae de Haven van Acapulco» (ibid. 51:a cap.). Vi sväfva alltså i okunnighet om upphofvet till de nya namn, som vi finna i samma trakter på kartorna från seklets sista decennium.

***

Den äldsta karta, på hvilken dessa nya namn förekomma, är en världskarta af Petrus Plancius. Denne hade redan d. 15 april 1592 till de nederländska generalstaterna dedicerat en »geografisk och hydrografisk karta öfver hela världen», hvilken karta, som nu tyvärr synes vara förlorad, säges hafva framställt många nya upptäckter i så väl Ost- som Västindien m. fl. delar af världen.Om den belöning, som Plancius erhöll för dedikationen, samt om privilegiet att utgifva kartan, hvilket gafs åt boktryckaren Cornelis Claesz i Amsterdam, se: J. K. J. de Jonge, *De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indie,* D. 1, ’s-Gravenh. 1862, s. 92 o. 167—169. En beskrifning af kartan finnes i Thomas Blundeville *his Exercises,* Lond. 1597, fol. 251—286. En senare upplaga i förminskad skala af densamma äga vi dock i behåll, nämligen den karta som, med titel *Orbis terrarum typus de integro multis in locis emendatus auctore Petro Plancio 1594,* ärbifogad Linschotens Itinerarium,Af denna karta finnas två, hufvudsakligen identiska, stick: det ofvan citerade är graveradt af Joh. a Duetecum junior, det andra, som saknar Plancii namn och utgifningsår, bär titeln: *Orbis terræ compendiosa descriptio ex peritissimorum totius orbis geographorum operibus desumta,* Antverpiæ apud Joannem Baptistam Vrient. Det senare skall, enligt P. A. Tiele, vara originalupplagan, hvilket näppeligen torde vara riktigt. Jfr *The voyage of J. H. van Linschoten to the East Indies,* Lond. Hakluyt soc. 1885, Vol. 1, s. XXXI. och hvarifrån de här meddelade facsimilen (fig. 23, 24) äro hämtade. De viktigaste af de förändringar, som denna karta företer i jämförelse med Mercators och Ortelii världskartor, grunda sig utan tvifvel på de sjökartor och seglingsbeskrifningar,»Vyventwintich particuliero zeecaerten ... vervattende alle zeecusten van den gantschen eertbodem ... hebbende daerenboven by claren gescrifte in Spaenscher talen oyck gecregen de secreten van der zeevaert van Oost- ende West-Indien, Afrika, China ende andere diergel. landen». Äfven för utgifningen af dessa 25 sjökort jämte en karta öfver Asien,

»gemaect door een expert mr. der zeevaert tot Goa», erhöll Cornelis Claesz privilegium. Antagligen är det på detta material, som kartorna i Linschotens arbeten grunda sig: att det på annat sätt publicerats är icke bekant. Jfr de Jonge, anf. st. som Plancius samtidigt lyckats genom köp förvärfva från den spanske kosmografen Bartolomeo de Lasso, och helt visst är det från denna källa, som de nya öar härstamma, hvilka allt ifrån denna tid uppträda i Stilla oceanens norra del, ehuru vi ej kunna angifva de sjöfärder, under hvilka de först blifvit sedda och namngifna. Vid deras identifiering hafva vi alltså ingen annan hållpunkt än det läge, som åt dem gifvits af Plancius på hans ifrågavarande karta.

Vi finna på densamma, utom de förut omtalade »Maloabrigo» och »Las dos Harmanas», en grupp af tre öar med namnen »Dos Colunas» och »Una Coluna» mellan 24° och 25° lat. samt söder därom en ö, »De Sierta», alla belägna ungefär på Mariannernas longitud; därjämte ses, förlagda långt mot öster, vid 21° lat., de tre öarna: »Los Monges», »La Vezina» och »La Desgraciada», hvilka uppträdt redan hos Ortelius 1570, men där betydligt västligare (se fig. 15). De hos Mercator förekommande »Los Volcanes» och »La Farfana» saknas däremot hos Plancius och träffas efter hans tid ej vidare med liknande förläggning på någon karta. Om vi med ledning af latituduppgifterna söka inpassa de anförda namnen på en nutida karta, så kunna Colunas och Desierta näppeligen vara något annat än de förut nämnda Volcano-öarna; de tre längre mot öster förlagda kunna åter motsvara några af de obebodda öarna nordväst om Hawaii.

På 1600-talets kartor växla dessa öar på flerfaldigt sätt läge. Sålunda se vi exempelvis på en världskarta af Henricus Hondius1630,1 att »Colunas» blifvit förlagda ända upp till 30—31 lat. och alltså till läge nära motsvara den klippa, som sågs af Arella-no 1565 och på hvilken namnet »Una Coluna» väl synes kunna passa. Då det emellertid icke är bekant, af hvilken anledning den nederländske kartografen företagit denna ändring i öarnas förläggning, så kunna vi näppeligen häraf finna grund att identifiera

23. Stilla oceanen enligt en världskarta af Petrus Planclus 1594.

Västra delen.

desamma med några det nya läget motsvarande klippöar, till hvilka jag sedan skall återkomma. Ej heller hafva 1600-talets kartor att uppvisa några nya namn i dessa delar af världshafvet. Det enda, som i sådant afseende är att omförmäla, är uppträdandet om Dos Colunas af en ny Isla Desierta; på kartor af ifrågavarande

1 Remarkable maps, II: G. Se äfven den af Benjamin Wbight graverade kartan (II: 2) i samma facsimilesamling.typ* 1 förekommer därför detta namn två gånger, hvilket vanligen också är förhållandet med namnet Maloabrigo, under det att de mytiska Dos Hermanas stundom förläggas öster om Mariannernas meridian. Om uppkomsten af dessa varianter sakna vi likaledes all kännedom. Däremot äro vi bättre i stånd att bedöma de landupptäckter, som i samma trakter gjordes af holländame Quast och

r , / *

M Us ftí Lldc i

ÎMiratcrmo VÎT

'í'íldll s

u viitoi

24. Stilla oceanen enligt en världskarta af Petrus Planclus 1594.

Öatra delen.

r<

T as man år 1639 samt af Vries år 1643, men då dessa, egendomligt nog, aldrig funno plats på de tryckta kartorna och förblefvo okända, tills de ett århundrade senare drogos fram i ljuset, hafva de ej utöfvat något inflytande på den geografiska uppfattningen och kunna därför här förbigås.* Ej heller vilja vi närmare sysselsätta

1 Se J. C. V1S8CHBBS karta öfver Molukkerna 1617 (Rem. , II: 3); Pibteb Goob* Pascaerte vande Zuyd-Zee, 1666, m. fl.

1 »Quasts Eilanden» (1639)^nses vara Bonin-arkipelagen och »Breskens Eiland» (1643) Rasa eller Kendrick Island vid 24° 26' n. lat. 133° 30' long. v. Paris. SeJämförande öfversikt af öar i Stilla Oceanens

| Borodino Douglass Reef Obeflntl. 1 1 Ponafidin J Lots Wife Gbbh. Mercator Världskarta 1669 Malabrigo Las dos Hermanas Ahb. Ortbuijs Afila 1670 Abroio Dos ermanoi Laim j PBTRC6 PLAMCICfi Världskarta 1694 ! Fraxcihcun HOEIUfi 1 Världskarta 1600 Mal abro Las dos Hermosos J. C* VlSftCHXB Molukkerua 1617 Hsvr. Hondius Världskarta 1680 Dos Colimas Una Colnna G. & W. Blaku China 1686 Amsterdam Malabrigo Lac dos H ármanos Quast & Tahman Kurskarta 1689 Amsterdam Malabrigo Las dos Hermanos Bob. Dudust Arcano del Mare 1647 I. Amsterdam sooperta dalli Ollandes Mallabre Losaos Hermosos i Joh, Janbsomus Mar del Zur 1680 Amsterdam 1 ! Malabrigo Las dos Harmanos 1 1 F. nit WiT Världskarta 1660 j Malabrigo Las dos Hermanos 1 PlETBB GOOH Zuyd-Zee 1666 1 Bankon Världskarta 1674 Grande Amsterdam Mal Abrigo Les Germains 1 l * G. Delis lk Asie 1700 I. de Maloabrigo I. de las Tire-manas 1 1 J. B. Nolin Asie 1704 Amsterdam Mal Albergo Les Germains N. DE Fer Asie 1706 I. Amsterdam 1. Maloabrigo Les Germains on las Tiremanas Q. Delisle Indes et Chine 1706 1 Isle de Malabre ; tirée de V Arcano del Mare Losaos Hermoso tale marquée daos l'Arc. del Marenorra del på de viktigaste kartorna före 1709.

1 Volcanes i Bonin Mariannas Obefintl. Hawaii Ôar nttra Californien Los Boicanes La Farfana Volcan del faego | La Farfana Laniem i Los manges La Vexina La desgrasiada Dos Colanas Vna Colana De Sierta Maloabrigo Los dos Harmanas Los Monges La Vesina 1 La Desgraciada Y?, de Paxaros I* d. Sierta Doaa Colanas Vna Colane De Sierta Malabrigo 1. de Paxaros y*, de Paxaros L de Sierta Dos Colanas Una Colane De Sierta Maloabrigo t Las dos Harmanas L da Berra i Maloabrigo ! I. de Paxaros I. Deserta Dor Colonnas Uno Colonno 1 De Sierta Malo Abrigo I. del arto Des Colono« De Sierta Graghts Eylandt Engels E. Hooge Mearen E. (En b) i J ^ « _ L Deserta i I. Tre Solitarie L Kalabglga 6 Malabriga 1 I. Paxaros I. de Sierta Boas Colanas Uno Colima De Sierta Maloabrigo ! i Ullao I. Launblada Roca Partida I. de Sierta Dos Colunas De Sterta Maleabriga Ullao Lanublada Roca Partida , L Desierta Dnas Colonnas Una Colonnas Desierta Malo Abrigo Las dos Hermanos Los Monges La Vesina La Desgraciada Ullao Roca Partida L Deserte ^ „ Deux Colomnes Une Colomne | Deserte Malabrigo Les deux Germains i ! Isles desertes j Deux Colomnes i Une Colomne i 1 Let 2 Isles desertes tMes de Bob. Dudley 1*1« de* Callanos sur Dudley i) i i 1 i !

oss vare sig med den ö, som på de gamla kartorna kallas »Amsterdam»1, eller med den s. k. Tasman-arkipelagen, af Siebold uppkallad efter sin förste upptäckare, enär dessa öar ligga alltför långt ur de franska resandenas kurs för att för densamma hafva kunnat vara af betydelse.

En sammanfattning af föregående framställning innehålles i ofvanstående tabell, upptagande samtliga öar i norra delen af Stilla hafvet på några af de viktigaste kartorna från tiden före »Saint Antoines» färd. Att en del af dessa kartor icke kunna tillerkännas vitsord i fråga om öarnas identifiering med nu kända land framgår af det som ofvan sagts; tabellen afser därför icke öfverallt att gifva en sådan identifiering, utan vill endast lämna en ungefärlig föreställning om de lägen, som de olika karttecknarne gifvit åt de ifrågavarande öama, på samma gång den lämnar en bild af de växlande, ofta vanställda former, med hvilka namnen uppträda.

Siebold, Geschichtl. Uebers. s. 60 o. flerstädes; Hebbesi Tasman’s Journal, s. 30: Siebold i Reize van M. G. Vries uitg. door P. A. Leupe, A mst. 1858, s. 270.

1 Na kallad Borodino; »Amsterdam», hvars upptäckt är obekant, förekommer, så vidt jag känner, först på G. och W. Blaeu’s karta öfver Kina 1635.Guld- och Silfveröarna.

Antikens och den äldre medeltidens föreställningar. — Cbryse och Argyre. — Ofir. — Japan gnldlandet. — Andres de Agnirres berättelse. — Islas de Armenio.

— Francisco de Goalle 1584. — Pedro de Unamnnn 1586. — Rica de Oro och Rica de Plata. — Japanska sägner om gnid- och silfveröar. — Antonio de Morga 1609.

— Sebastian Vizcaino 1611—14. — Spaniorerna öfvergifva sökandet efter gnid- och silfyeröarna. — Japanska npptäcktsplaner. — Holländarnes försök i samma riktning.

— Willem YerstegenB berättelse 1635. — Quast och Tasman 1639. — Yries och Schaep 1643. — Rica de Oro och Rica de Plata uppträda p& de tryckta kartorna.

— Gemelli Carreri. — Guillaume Delisle och Cabrera Bueno. — De Anson’eka och Lo Pérouse’ska sjökorten. — Ett spanskt originalsjökort funnet i Stockholm. — Senare tiders försök att återfinna öarna. — En spansk enquête 1733. — Clerke och Gore 1779. — La Pérouse 1787. — Krusenstern 1804 och 1805.

Utom de öar, för hvilka här ofvan redogjorts, träffa vi i den äldre geografiska litteraturen ännu några, hvilka visserligen icke före 1700-talets början fått plats på de tryckta kartorna — och ej heller på de handritade, så vida dessa nu äro i behåll — men som i upptäckternas historia spelat en betydande roll. Af föregående författare hafva dessa alltid blifvit afhandlade i sammanhang med de ofvannämnda, men man har därvid ej fäst behörig vikt vid deras uppträdande på kartorna och till följd häraf kommit till en del oriktiga slutsatser. Jag vill därför upptaga frågan till ny behandling, som torde kunna påräkna intresse därför, att ämnet är nära förbundet med en vida spridd och länge gängse geografisk myt, nämligen den om förekomsten af guld- och silfveröar.

Tillbaka till den äldsta forntiden kunna vi spåra föreställningen om att guld, silfver och andra de dyrbaraste produkter ledde sitt ursprung från de yttersta gränserna af den kända världen. Framför allt var det mot den fjärran östern, som Medelhafvets folk riktade längtande blickar efter dessa svårförvärfvade rikedomar, och Indien blef det af sagornas skimmer omstrålade hem-landet icke blott för de dyrbara kryddorna ntan äfven för de ädla metallerna. Till nejderna bortom Indus’ mynning förläde Plinius guld- och silfveröarna, Chryse och Argyre, och på Ptolem-®i kartor se vi på östra Indiska halfön ej blott Aurea och Argentea regio, utan dess yttersta del, Malakka-halfön, betecknas med det länge berömda namnet Aurea Chersonesus. Om ön Taprobana (Ceylon) säger forntidens störste geograf, att det »öfverflödar af alla slags metaller, guld och silfver», och öster därom förlägger han »Labadii insula», likaledes produktionsort för guld och säte för en stad med det lockande namnet »Argentea metropolis». Dessa föreställningar, som uppenbart hänvisa på handelsplatser vid Indiska oceanen, hvar-ifrån de metalliska skatterna genom många mellanhänder letade sig yäg till den antika världens folk, omskapades af den kristna medeltidens fantasi till öar af gediget guld och silfver, och med sagorna härom förknippades namnet Ofir, det land hvarifrån konung Hirams flottor åt Salomo hemförde guld, som mättes i hundratals centner.1

Att guldtörsten utgjorde den mäktigaste driffjädern för upptäck tsfararne vid den nyare tidens början är allmänt bekant, men ehuru allt vidare rymder af dem uppdagades, sökte de förgäfves i Amerika efter El Dorado, i den stora oceanen efter Salomos öar och i den ostasiatiska arkipelagen efter guld- och silfveröarna, allt länder där den ädla metallen skulle kunna plockas från marken och ej behöfva mödosamt upphämtas ur jordens inre. Men den lockande bilden hade man svårt att uppgifva. När man ej fann hvad man sökte i de trakter, som utpekades af de gamla legenderna och de på dem grundade kartorna, hoppades man på bättre framgång i ännu outforskade regioner och grep med begärlighet hvarje antydan om att man här skulle nå sitt mål.

Kartografiens historia visar oss alltså, huru guld- och silfveröarna så att säga varit stadda på vandring mot öster. Redan Marco Polo hade vid skildringen af guldrikedomen i det ytterst i denna del af världen belägna Zipangu öfverträffat sig själf och härmed angifvit hvar den ädla metallen företrädesvis borde sökas. Martin Behaim har också på sin berömda glob af 1492 i dessa trakter återupplifvat antikens Argyre, och en »Auri Insula» se vi norr om Filippinerna på en Jacopo Gast aldi tillskrifven världskarta af 1554.2 Sedan Japan verkligen blifvit upptäckt, trodde sig själfve

1 Om antikens och den äldre medeltidens uppfattning se Oscar Peschrls intressanta nppsats Goldene Berge und goldene Inseln i hans Abhandl. zur Erd- u. Völkerkunde, heransg. von J. Löwknberg, Lpz 1877, s. 85—44.

* Remarkable maps, I: 3. Jfr Nordenskiöld, Facsimile-atlas, s. 84.Mbrcator kunna identifiera det med forntidens Cbryse1, och syster-ön Argyre förlägges där bredvid af en nära samtida kartograf, ehuru med någon tvekan om

uppgiftens riktighet.2

Visserligen funno portugiser och spaniorer, att Japan såsom guldproducerande land motsvarade äfven högt spända förväntningar, men guldet kunde där blott vinnas genom handel med ett folk af hög kultur och ordnad styrelse, och det land, som sagorna förespeglat, hade man uppenbarligen ännu ej funnit. Fantasien sysselsatte sig alltså fortfarande därmed: guld- och silfveröarna kunde nu endast träffas i den okända oceanen öster om Japan, och här fick man en ytterligare anledning att söka dem i angelägenheten att finna en hvilopunkt för galeonerna under den långa och mödosamma återfärden till Mexico. Man omfattade därför med begärlighet de tid efter annan utspridda berättelser, som tycktes utlofva, att det efterlängtade landet ändtligen blifvit funnet.

En af Legazpis följeslagare, pater Andres de Aguirre, som Åtföljt Urdaneta på hans återfärd från Filippinerna och med honom begifvit sig till Madrid för att inför Spaniens konung redogöra för den gjorda eröfringen, berättar, att Urdaneta af en portugisisk kapten fått underrättelse om några i ifrågavarande trakter upptäckta öar. Denna berättelse hade Aguirre afskrifvit, men af-skriften hade gått förlorad, då det skepp, hvarmed han återvände från Spanien till Amerika, lidit skeppsbrott. Aderton år senare, 1583, upptecknade han ur minnet berättelsens hufvudinnehåll och insände den till ärkebiskopen af Mexico, som för tillfället förestod vicekonungens ämbete, med en kraftig uppmaning till denne att utrusta en expedition för öarnas uppsökande. Deras första upptäckt skildras af Aguirre i hufvudsak på följande sätt.3

Den portugisiske kaptenen hade från Malakka begifvit sig till Kanton och där intagit last för den japanska marknaden — året då detta skedde angifves icke, men af det ofvan anförda framgår, att det måste ha varit före 1565. Då Japan redan var i sikte, kastades skeppet af västlig storm ur sin kosa. I åtta dagar

1 Jfr ofvan 8. 157.

* Med inskriften »Isla de Plata Argiira hec forte antiquorum» betecknas en stor, strax norr om Japan belägen ö på en karta med titel: America? et proxinia-rum regionum orm descriptio, Venetiis Donati Rasciotti formis. Gio. Bat. Mazza fec. [circa 1583]. Se: Remarkable maps, I: 12. Samma teckning och inskrift återfinnes å Abraham Ortblu karta öfver Mare Pacijicum, quod vulgo nominant Mar del Zur, 1589 (fig. 22 här ofvan).

s »Carta de Fray Andrés de Aguirre al Ilustrisimo Sefior Arzobispö de Mexico, dando noticias del descpbrimiento de las islas nombradas de Armenio, en la costa del Sur» (Col. de docum. inéd. T. 13, Madrid 1870, s. 545—549).dref man för små segel utan att se land, men då vädret på nionde dagen klarnade, fick man sikte på två stora öar. Man inlöpte här i en god hamn vid en stor stad, omgifven af stenmurar, och mottogs mycket vänligt af invånarne, hvilka voro hvita, buro kläder af siden och fint bomullstyg samt talade ett annat språk än kineser och japaneser, men som var så lätt, att man på mindre än 40 dagar lärde sig att förstå detsamma, öarna voro mycket fruktbara samt rika på silfver och andra produkter; de medförda varorna såldes också fördelaktigt, och skeppet lastades med silfver, hvarefter återfärden anträddes mot väster till Japan och Malakka. Läget uppgifves vara mellan 35 och 40° lat., men longituden från Japan hade man ej kunnat utröna till följd af det stormiga och töckniga vädret, öarna kallades »Islas de Armenio» efter en armenisk köpman, som först sändts i land för att förmedla handeln med infödingarne och som bland skeppsfolket stod i högt anseende.

Sannolikast torde väl vara, att vi här hafva skildringen af ett ofrivilligt besök på någon af Liu-kiu-öarna; den anförda latitud-uppgiften, som förnämligast^ strider däremot, kan ej tillmätas någon väsentlig betydelse, då den upptecknats ur minnet efter många års förlopp. Måhända hafva vi i namnet »Islas de Armenio» eller »Harmenio», såsom det också skrifves, en reminiscens af de ofvan omtalade »Dos Hermanas» eller »Harmanas».

En berättelse, som mycket erinrar om den ofvanstående, är den som härstammar från den spanske kaptenen Francisco de Gtualle.1 Den kinesiske lots, som ledde honom under hans förut omtalade resa 1584, berättade, att han i Japan sett småväxta män med dukar virade kring hufvudena, hvilka ditförde guld i små stycken samt hvitt bomullstyg och kokt fisk liknande tonfisk; de sade sig komma från öar belägna öster om Japan, och dessa öar hade den spanske kaptenen funnit föga aflägse från den plats, där den kinesiske lotsen sagt att de skulle ligga.

Dessa skildringar förfelade ej att göra intryck på de spanska myndigheterna. Ar 1586 erhöll Pedro de Unamunu2

befallning att under sin resa med fregatten »Nuestra Señora de la Esperanza» från Macao till Mexico söka, icke blott efter »Isla del Armenio», som uppgafs ligga vid 34 —35 lat., utan äfven efter tvenne andra öar, hvilka, sedermera berömda, nu för första gången omtalas. Dessa, hvilka sägas redan vid denna tid ha varit utmärkta på en

1 Linsciioten, Eeys-ghesch rift, 1595, s. 104.

a För dennes resa redogöres i korthet, efter oatgifna handlingar i Archivo de Indias, af prof. J. £. Heeres, s. 18 i hans skildring af Tasmans lefnad {Abel Jana-zoon Tasman’s Journal, Amst. 1898).del kartort voro Rica de Oro och Rica de Plata, den förra belägen vid 29°—31" lat. Hvarken dessa eller Isla del Armenio kunde emellertid anträffas — man såg blott två obebodda öar vid omkr. 25’ lat. — ocb kaptenen uttalade som sin mening, ätt åtminstone Rica de Oro ocb Rica de Plata icke existerade, utan endast på grund af lösa hörsägner fått sin plats på kartorna.

Hvarifrån dessa nya sägner om öar rika på guld ocb silfver ledde sitt ursprung är oss numera ej bekant, liksom de kartor, hvarpå de först utlades, nu ej vidare existera. Det torde emellertid icke vara osannolikt, att sägnerna, såsom i en senare tid uppgifvits, härstammade från i Japan gängse folkföreställningar. Engelbert Ksmpfer, hvars tvååriga vistelse i Japan, 1690—92, vi hafva att tacka för den första utförliga ocb ännu värdefulla skildringen af detta land, omtalar, att O. eller ONO. om den japanska provinsen Osiu (37’—39° lat.) ligga på ett afstånd af minst 150 mil två öar, åt hvilka japaneserna gifvit de prunkande namnen »Kinsima», guld-ön, ocb »Ginsima», silfverön, men bvilkas läge ocb beskaffenhet de voro angelägna att hemlighålla för främlingar, särdeles för euro-peer.1 Det säges äfven, att dessa öar skola ha varit utsatta på japanesiska kartor, hvaraf kopior medfördes af Vries på hans uedannämnda expedition.2

De misslyckade forskningarna efter guld- och silfveröarna kunde icke förtaga tron på deras existens. Detta bekräftas genom en utsago af Antonio de Morga, hvilken i sitt 1609 utgifna arbete om Filippinerna3 utförligt redogör för sjöförbindelsen mellan dessa öar och Mexico och därvid omtalar, att galeonerna, sedan de på 400 leguas afstånd från Filippinerna vid 24 lat. passerat de nordligaste af Ladronerna, segla mellan tvenne öar, Rica de Oro och Rica de Plata, belägna vid 38’ lat., men som sällan ses af skeppsfolket och i hvilkas närhet råda häftiga stormar och svår kyla. Måhända var det också de Morga, som sedan han utbytt sin domarebefattning i Manila mot en liknande i Mexico, där väckte planerna att uppsöka nämnda öar till nytt lif; åtminstone tillhörde han den junta af »ansedda, tillförlitliga och i sjöväsendet erfarna män», som skulle närmare utstaka vägen för en expedition, som nu sär-skildt utsändes i angifna syfte.

1 Kjemppbb, De beschryving van Japan, 'a Gravenh. & Amat. 1729, a. 49.

1 Se instruktionen för denna resa och förteckningen på de böcker och papper, som medsändes såsom bilagor till densamma (Reize van M. O. Vries in 1643, uitg. door P. A. Lbupe, Amat. 1858, a. 26 o. 33).

* The Philippine Islands at the close of the 16lh ccntury by A. de Morga, transl. by Henry E. J. Stanley, Lond. Hakluyt Soc. 1868, s. 356.Befälet öfver densamma anförtroddes åt Sebastian Vizcaino, en erfaren sjöman, hvilken redan förut, 1596 och 1602, ledt tvenne expeditioner för utforskande af den califomiska kusten. För att dölja planen på guld- och silfveröarna, som var resans hufvud-ändamål, tog man till förevändning utförandet af en ambassad till Japan, dels för att dit återföra ett tjugotal japaneser, som kommit till Mexico med generalguvernören öfver Filippinerna, don Rodrigo de Vivero t Velasco,1 * * * * * * dels för att af kejsaren begära tillstånd att undersöka hamnarna på Japans ost- och sydkust, där Manila-galeonerna kunde tvingas att söka tillflykt. Sedan många förslag blifvit diskuterade,* beslöts att expeditionen skulle segla direkt från Acapulco till Japan.

Affärden från Acapulco, med skeppet »San Francisco*, anträddes d. 22 mars 1611. Man afvek emellertid icke väsentligt från den vanliga stråkvägen, utan styrde väster ut vid 12' lat., och först sedan man i denna riktning tillryggalagt 1400 legnas och ansåg sig vara i närheten af Ladronerna, ändrades kursen mot nordväst för att uppnå höjden af Japan. Man möttes nu af svåra stormar, som till det yttersta ansträngde skeppet och sjöfolket;

reseberättelsen8 9 säger: »På detta sätt fortsattes färden mot vind och ström, hvilka voro så våldsamma, att man tog för gifvet, att man ej skulle kunna uppnå den japanska kusten; det blåste nämligen beständigt från sydväst vid [södra] spetsen af landet. Man fruktade alltså, att man skulle nödgas anlöpa Stora Tartariet eller Korea. Detta öfverensstämmer nära med hvad som inberättades till konungen och rådet i fråga om det misslyckade försöket att från 15° lat., där Ladronerna äro belägna, segla upp till 35°, hvarest de nämnda guld- och silfveröarna sägas ligga, nämligen att man kunnat drifva upp till 90°. Och må man väl ursäkta en sådan mening hos den, som ingenting sett och ingenting förstår, ty det är en helt annan sak att hafva studerat kosmografi och navigation mot att äga erfarenhet. Och här uti samt i andra ting hafva vi

1 Denne hade lidit skeppsbrott pä den japanska kasten 1608, blifvit väl mottagen af kejsaren och med ett i Japan, af engelsmannen Williams Adams byggd t

fartyg ankommit till Californien d. 27 okt. 1610. Se: Relation inédite d'un voyage au Japon (Revue des deux mondes, 1830: janv., févr.); Memorials of the Empire

of Japon, ed. by Thomas Rundall, Lond. Haklnyt Soc. 1850, s. 171—186; William

Adams bref från Japan i Letters receivcd by the East India Company from its

servants in the East, Vol. 1, Lond. 1896, s. 150, 326, 330.

* Angående dessa se J. E. Heeres (anf. st. s. 18), som haft tillgång till ont-

gifna spanska arknnder. Den utförliga reseberättelsen är publicerad i Coleccion de

documento8 inéd. del Archivo de Indias, T. 8, Madrid 1867, s. 101—199.

9 Coleccion, anf. st. s. 108.funnit huru vilseledda vi blifvit i fråga om seglingen från Aca-pulco till Japan; loggboken utvisar nämligen, att man genom att hålla den anbefallda kursen skulle råkat i fara att förfela sitt mål och icke påträffa Japan.»

Den 7 juni beslöts i skeppsråd, att man skulle söka land hvar-helst man kunde finna det, om det också vore vid 50° lat., och två dagar senare angjordes Nippons ostkust vid omkr. 38", hvarefter japanska sjömän lotsade skeppet till Urangava (Uraga vid inloppet till Jeddoviken). Härifrån afgick befälhafvaren i ambassad till kejsaren, som mottog spaniorerna väl och meddelade dem den begärda tillåtelsen att undersöka hamnarna. Denna undersökning utfördes också af kaptenen på ostkusten upp till 40° lat. och af piloten Lorenzo Vazqdez på sydkusten; en karta i fyra blad upprättades på grund häraf och öfverlämnades som gåfva till kejsaren.

Medan spaniorerna voro sysselsatta med dessa hydrografiska arbeten, började engelsmän och holländare intrigera mot dem, yppade för kejsaren hufvudafsikten med deras resa och sökte skrämma denne för spaniorernas eröfringslystnad. De berättade också historien om den portugisiske kaptenen, som besökt guld-och silfveröarna, men kunde ej uppgifva på hvilken breddgrad, i hvilket väderstreck eller på hvilket afstånd från Japan dessa öar voro belägna. Kejsaren svarade stolt, att han icke fruktade, om också hela Spanien komme emot honom, och att om öarna låge under hans krona, han väl skulle veta att försvara dem; gjorde de icke detta, vore det hög tid att uppsöka dem, och det vore i hvarje fall han som skulle draga fördel af upptäckten, men då uppgifterna om öarnas läge vore så osäkra, skulle det vara en ren lyckträff om de blefve funna.1 Förtalet hade alltså ingen verkan, och Vizcaino kunde utan hinder d. 16 sept. 1612 från Urangava styra ut på den egentliga upptäcktsfärden.

Den 25 i samma månad hade man på öarnas uppgifna breddgrad tillryggalagt mer än 200 mil från Japan och borde alltså befinna sig på det ställe, där de enligt sjökorten skulle vara belägna, men intet land syntes; man minskade latituden till 34" utan bättre resultat, oaktadt vädret var klart och man höll skarp utkik från toppar och märsar. Tecken till närheten af land trodde man sig dock finna i täta band af flytande pimsten, hvilka skeppet knappast kunde genomtränga, samt i förekomsten af sköldpaddor

1 Colección, anf st. s. 178. — Jfr framställningen af dessa intriger i Relation des isles Philippines faite par l'amirante D. Hieronimo de Bañublos t Carrillo, B- 5 iThbvrnot, Rel. de divers voyages curieux, P. 2, Paris

1666).

F»«*. i3.och sjöfåglar — »que son señales precisas de tierra». Än en gång uppsökte man högre breddgrader och ansträngde sig på allt sätt för att finna de efterlängtade öarna, ty generalen ville ej återvända utan säker kunskap om de existerade eller icke, men allt var förgäfves. Slutligen började sjöfolket knota, och självfva öfver-piloten förklarade, »att det icke funnes några dylika öar i hela världen, att han gjort allt som stod i hans makt och mer än vice-konungen befallt honom». Det oaktadt fortsattes seglingen ännu några dagar under svår storm, som, sedan stormasten blifvit kapad och allt som fanns på däcket kastadt öfver bord, tvang dem att vända åter till Japan. Den 7 nov. inlöpte man åter i Urangava, och då skeppet befanns odugligt att hålla sjön, byggdes här ett nytt fartyg, hvarmed återresan till Mexico anträddes d. 27 okt. 1613. Äfven under denna återfärd gjordes några resultatlösa försök att upptäcka guld- och silfveröarna;1 i januari 1614 anlände expeditionen, efter mer än 21/2 års frånvaro, till Zacatula på Mexicos västkust.

Att efter ett så grundligt misslyckande spaniorerna skalle förlora lusten att söka efter de chimäriska öarna är ej att undra på; tron på deras existens torde också under 1600-talet alltmer hafva förbleknat, och i en från århundradets midt bevarad underrättelse om Manila-galeonens färd säges uttryckligen, att denna, från det man lämnat Filippinerna tills man närmade sig Nya Spaniens kust, ej fick något land i sikte, med undantag möjligen af de nordligaste i Ladronernas ökedja.2 Dock gick man upp till 38° å 40" lat. och passerade alltså de breddgrader, där de underbara öarna skulle vara belägna. Häraf torde man kunna sluta, att Rica de Oro och Rica de Plata äfven förlorat sin plats på de spanska sjökorten, och att, då vi senare se dem åter uppträda på desamma, detta beror af nya inflytelser och ej har sin grund i en oafbruten tradition från de tider, som hittills skildrats.

De af spaniorerna öfvergifna upptäcktsplanerna upptogos emellertid af andra nationer, först af japaneserna. Den engelske handelsagenten Richard Cocks berättar, att under hans besök vid kejsar-hofvet den japanska amiralen ifrigt bemödat sig att förmå den

1 »No se halló nada en el golfo» (anf. st. s. 198); spaniorerna föreställde sig Stilla oceanens norra del som en bnkt (golfo), bildad af Kinas och Norra Amerikas sammanhängande kuststräckor — »sino las divide un angosto estrecho que llaman de Anian» (Colección, T. 13, s. 546).

* Relation des isles Philipines faite par un religieux qui y a demeuré 18. ans, s. 8, i Thevenot, Relation de divers voyages curieux, P. 2, Paris 1666.ofvannämnde William Adams, som spelade en så viktig roll vid grundandet af de holländska och engelska handelsförbindelserna med Japan, att såsom pilot leda en expedition mot norr för att eröfra vissa öar, hvilka sades vara rika på guld. Då Cocks trodde sig förstå, att engelsmännen misstänktes för liknande planer, var han angelägen att försäkra motsatsen och sökte öfvertyga amiralen, att det vore bättre att förmå kejsaren till ett eröfringståg mot Filippinerna för att därifrån fördrifva spaniorerna, hvilkas närhet utgjorde en fara för Japan.*Diary of Richard Cocks 1615—22,* ed. by E. M. Thompson, Vol. 2, Lond. Hakluyt Soc. 1883, s. 283. De sjöfartsplaner, med hvilka engelsmännen i Japan verkligen vid denna tid umgingos, afsågo öppnandet af en nordlig passage till Indien; Cocks skrifver d. 30 nov. 1613: »Mr Adams is of the opinion that, if ever the Northeast or Northwest passages be found out, it must be from these parts, and offreth his best services there in.» Se anf. arb. s. 258 och *Letters received by the East India Comp.* Vol. 1, Lond. 1896, s. 316. Här förmäles äfven, att Adams utarbetat en karta öfver Japan jämte delar af ön Jesso, Korea och andra angränsande länder samt insändt denna till Ostindiska kompaniet; om denna karta finnes i behåll, vore dess bekantgörande säkerligen af intresse. Hvarken det ena eller det andra förslaget ledde veterligen till någon påföljd.

Allvarligare uppmärksamhet väckte saken hos holländarne. En af deras handelsagenter, Willem Verstegen, hade i Japan uppsnappat förvirrade meddelanden om guld- och silfveröarna samt om spaniorernas försök att uppleta desamma. Härom uppsatte han d. 7 dec. 1635 en utförlig berättelse,Tryckt i *Reize van M. G. Vries* uitg. door P. A. Leupe, Amst. 1858, s. 35—40. Jfr J. E. Heeres, anf. arb. s. 15. hvilken han insände till generalguvernören i Batavia i afsikt att förmå denne att verka för den af spaniorerna förfelade upptäckten. Verstegen vet att förmäla om två spanska färder: under den förra, som ägt rum »för mycket lång tid tillbaka», hade ett vinddrifvet fartyg påträffat en stor och högländt ö, bebodd af vänliga, hvita, välskapade och välklädda människor, och där guld och

silfver kunde upplockas på stranden, ja invånarnes kittlar och andra kokkärl hade varit förfärdigade af samma metaller; den andra expeditionen, som stått under befäl af »generalen Jan Bastiaen Busquaine», hade visserligen till följd af oförståndig ledning misslyckats i sitt egentliga sökande efter ön, men dock under sin hemfärd till Mexico med ett japanskt fartyg kommit i sikte af densamma. Uppenbarligen hafva vi här en återklang så väl af Aguirres berättelse om den portugisiske kaptenens färd, med äfventyrliga tillsatser, som af Vizcainos upptäcktsresa med den oriktiga uppgiften, att det sökta landet därunder verkligen blifvit iakttaget. Dettas lägeuppgifves af Verstegen vara vid 37 V*" lat. inemot 400 mil öster om Japan, och han tillägger, att det flera gånger blifvit sedt af de spanska galeonerna så väl på fram- som återresan mellan Manila och Nya Spanien, ehuru kaptenerna, till följd af sina instruktioner, underlåtit att besöka detsamma.

Verstegens hemställan vann genast gehör hos de holländska myndigheterna så väl i Ostindien som i hemlandet och fann sär-skildt i den nyutnämnde generalguvernören i Batavia, Antonio van Diemen, en kraftig befordrare. Åtskilliga omständigheter förhindrade dock företagets utförande ända till 1639, då tvenne fartyg, »Engel» och >Graft», afsändes under befäl af Matthus Quast och den sedermera så berömde Abel Tasman.1 I den för dem utfärdade instruktionen säges, att guldön borde sökas vid 3772’ lat. omkring 400 mil öster om Japan, men att äfven några andra öar, enligt spanska kartor belägna vid något lägre breddgrad och närmare Japan, borde om möjligt utforskas; bland dessa sistnämnda öar nämnas »Armeneti» — utan tvifvel den ofvan omtalade Isla de Armenio — och Rica de Plata.

Sedan expeditionen lämnat Batavia d. 2 juni 1639, togs vägen norr om Lu^on; d. 17 juli sågs det ofvan nämnda »Engelsdroogte»,2 och d. 20—22 i samma månad upptäcktes tre öar, som benämndes »Hooge Meuwen», »Engels» och »Grafts Eilanden» och senare med ett gemensamt namn kallades »Quasts Eilanden».3 En månad därefter, d. 25 aug., sågs Japans kust vid 372 40', och härifrån styrdes nu rätt mot öster. Med beundransvärd ihärdighet genomforskade de båda kaptenerna hafsrymden mellan 3572 lat. ända upp till 42 och tillryggalade härunder, enligt sin beräkning, en sträcka af 600 holländska eller 700 spanska mil i ostlig riktning. Allt letande var dock förgäfves, och då sjukdom och död började att grymt härja bland besättningarna, nödgades man vända om och kunde af samma anledning ej heller utföra den i instruktionen föreskrifna utforskningen af Tartariets kust och Korea. Den 1 nov. befann man sig åter i sikte af Japan, kringseglade den vid dess sydspets belägna Shitchi-to-arkipelagen, åt hvilken Siebold gifvit namnet Tasman-Öarna, och uppnådde, efter att ha passerat Van-Diemen-sundet, d. 24 nov. den holländska besittningen Zee-landia på Formosa.

1 Om deras resa och om förberedelserna till densamma se den utförliga, på originalhandlingar grundade framställningen hos J. E. Heebes, anf. arb. s. 19—33.

* Se ofvan sid. 180.

3 Jfr ofvan sid. 187.Den märkliga karta,1 * på hvilken expeditionens kurs är utlagd, utvisar så väl de under densamma iakttagna öar och kuststräckor, som dessas läge i förhållande till landkonturerna på en till ledning för resan medsänd karta, hvilken, grundad på spanska källor, bör anses representera den bland holländarne samtidigt rådande uppfattningen af dessa trakters geografi. Märkligt nog finna vi på densamma ingen antydan om de öar, hvilkas eftersökande var expeditionens hufvudändamål, och dock säges det uttryckligen, att dessa varit utlagda på spanska kartor, som tagits i betraktande vid resans planläggning och antagligen också medförts på densamma. *

Den olyckliga utgången af detta företag knnde icke afskräcka fr&n dess förnyande. Själfva Tasman, som deltagit i detsamma, förklarade sig snart åter beredd att draga ut mot samma mål, och van Diemen visade sig fortfarande villig att understödja planerna på detsamma. Den 4 april 1643 afseglade en ny expedition för att uppsöka guld- och silfveröarna, men äfven, liksom den förra, i ändamål att utforska trakterna norr om Japan. Den bestod af skeppen »Castricum» och »Breskens» under befäl af Maarten Gerritsz. Vries och Hendrick Cornelisz. Schaep.3 Den 19 maj skildes de båda skeppen af storm vid en af de nyssnämnda Shitchi-to-öarna, till följd häraf kallad »Ongelukkig Eiland» (nu Fatsidjio-ehima), och styrde sedan hvar för sig till Japans norra delar. »Breskens» gjorde här inga mera betydande upptäckter, hvaremot Vries på »Castricum» fann en del nya öar och land,4 som i

upp-täcktshistorien spelat en betydande roll, men hvarmed vi här ej hafva anledning att sysselsätta oss. Båda gjorde också försök att uppnå guld- och silfveröarna: Vries måste vända d. 1 okt. vid 36 56' efter att hafva seglat 460 mil mot öster; »Breskens» under styrmannens befäl, sedan kaptenen blifvit förrädiskt fängslad af japaneserna, skall hafva i samma riktning tillryggalagt 500 mil; inga öar sågos, men väl tecken till land, såsom fåglar, drifved

o. dyl. Sedan båda skeppen genom en lyckträff mötts vid Japans sydkust d. 9 nov., anlände de d. 18 i samma månad till Formosa.

1 I facsimile bifogad Hebrbs ofta citerade arbete (Tab. III).

* Heerbb, anf. arb. s. 24, 25, 28.

s Se den ofvan citerade reseberättelsen, utgifven af P. A. Leupe efter en af C. J. Cobn ombord pä »Castricum» förd journal, samt försedd med en del bilagor af P- F. vos Siebold ; tryckt i Amsterdam 1858. Jfr den sistnämndes Geschichtl. Vebersicht, g. 61 ff.

4 Jfr nedan sid. 241.Med dessa båda misslyckade försök upphörde holiändame att forska efter guld- och silfveröarna, och ej heller andra nationers sjöfarare kände sig vidare frestade att uppspana deras förmenta skatter. Ty bland sådana försök kan man näppeligen räkna den resa, som de båda ryssarne Jewreinow och Lushin på Peter den stores befallning och med hemliga instruktioner år 1719 företogo till Kurilerna; K. E. von Baers antagande om afsikten med denna expedition hvilar uppenbart på alltför osäkra grunder.1

Emellertid hade dessa öar icke därmed utspelat sin roll i geografiens historia. I början af 1700-talet blefvo de upptagna på de tryckta kartorna och tron på deras tillvaro härigenom liefästad. Mot seklets slut började man därför å nyo söka efter dem, nu ej längre för att tillgodogöra sig rikedomen på guld och silfver, som redan förvisats till skepparhistoriernas område, utan för att till gagn för sjöfarten och af rent vetenskapligt intresse fastställa deras läge. Sedan äfven dessa bemödanden visat sig resultatlösa, inträda dessa öar i sista skedet af sin historia, då de så att säga vända tillbaka från sin vandring ut i det obekanta för att identifieras med förut upptäckta och namngifna land.

» *

*

Af den lista på önamn, som förut meddelats, framgår, att Rica de Oro och Éica de Plata icke anträffas på någon tryckt karta intill början af 18:e seklet. Visserligen omtalas handritade kartor upptagande dessa namn, men jag har trott mig kunna antaga, att dessa, om hvilkas beskaffenhet vi för öfrigt icke äga någon säker kännedom, vid den ifrågavarande tiden kommit ur bruk och ersatts af andra, från hvilka de äldre geografiska hypoteserna och tvifvel-aktiga landupptäckterna blifvit utmönstrade.

Mot slutet af 1600-talet hafva emellertid de spanska sjökorten öfver Stilla oceanen uppenbarligen undergått en genomgripande omarbetning, hvarvid dels nyare upptäckter, gjorda under de årliga galeonfärderna, blifvit inlagda, dels äldre geografiska föreställningar åter kommit till heders. Vi kunna också uppgifva ett bestäm dt datum, efter hvilket denna omarbetning måste hafva skett, nämligen den 23 dec. 1664, då galeonen »S. Joseph» upptäckte de tre »Islas de S. Tecla* sydost om Japan.

1 K. E. v. Baeb, Peter’s des Grossen Verdienste um die Erweiterung der geographischen Kenntnisse (Beiträge zur Kenntniss d. russ. Reiches, Bd 16, St. Petersb. 1872, s. 35—38).Den första underrättelsen om denna upptäckt äfvensom om den öfriga omgestaltning, som de ifrågavarande sjökorten efter denna tid undergingo, har dock icke nått Europa genom någon kartkopia öfverförd från Manila, där galeonema utrustades och där utan tvifvel också de för deras färder afsedda sjökorten utarbetades och tillverkades. Det är den italienske resanden Giovanni Francesco Gemelli Carreri, ur hvars reseskildring jag förut anfört åtskilliga drag,1 som vi ha att tacka för dessa meddelanden.

Bland andra skildringar af länder, som han besökt eller om bvilka han förskaffat sig kännedom, förekomma några

korta notiser om Mariannerna,2 * h vilka omtalas såsom en kedja af öar, som i söder af ett sund skiljes från Nya Guinea och i norr sträcker sig upp till närheten af Japan ; han uppräknar också dessa öar, från Ygu-ana (Guam) vid 13° lat. ända till de nämnda Islas de Tecla, belägna mellan 34° och 36° lat. Visserligen uppgifves icke, från hvilken källa dessa, för de äldre kartorna till större delen okända öar och namn blifvit hämtade, men det sätt, hvarpå de omnämnas, visar uppenbart, att de härleda sig från ett sjökort, hvaraf Gemelli Carreri haft tillfälle att taga kännedom, då han år 1696 åtföljde den spanska galeonen på dess färd från Manila till Acapulco. Det är också möjligt, ehuru, på grund af hans framställning, ej fullt säkert, att de hos honom återuppträdande guld- och silfveröarna äfven funnits utsatta på galeonens sjökort, hvarifrån de måhända varit uteslutna under tiden efter Vizcainos fruktlösa forskningsresa.

Gemelli Carreri omtalar, att man under seglingens fortsättning mot öster råkade i närheten af »en viss imaginär ö, som kallas Rica de Oro», belägen vid knappa 32° lat.,8 samt att man några dagar senare vid 34" T fångade en liten fågel, liknande en kanariefågel, som troddes hafva kommit från Rica de Plata. Båda dessa öar, säger författaren, »och andra i deras närhet hälla piloterna för att vara Salomos öar, men för min del tror jag, att de blott existera i inbillningen, emedan man under hela den tid, som denna sjöfart fortgått, ännu icke skådat dem».4 Det oaktadt ändrade man kurs för att icke oförvarandes stöta på Rica de Plata, som ansågs ligga vid 34° 30' lat.5 Om de båda öar na verkligen varit utsatta på det sjökort, som Gemelli Carreri antagligen haft för

1 Se ofvan sid. 20, 23.

* Voyage du tour du monde, T. 5, s. 278.

* Anf. arb. 5, 8. 291.

4 Anf. arb. b. 293.

* Anf. arb. 8. 295, 2%.sig, synes han väl knappast kunnat uttala sig så skeptiskt om deras tillvaro, men utan reservation anior han i detta sammanhang en ny version af de gamla skepparhistorier, som gifvit upphof till legenden om de guld- och silfverrika öarna. Kan berättar nämligen,1 ätt en galeón på väg från Manila till Nya Spanien blifvit stormdrifven till en ö, och emedan vinden hade bortfört jorden i eldstaden, så försåg man sig på ön med ny sådan. Då man efter ankomsten till Acapulco rörde om i denna jord, så fann man däri en guldplåt, som blifvit utsmält af hettan, öfverraskad häraf skulle vicekonungen af Mexico hafva utsändt en expedition för öns uppsökande — hvarefter följer en förvirrad berättelse om Men-dañas resa 1595!

I den europeiska kartografien uppmärksammades de på Manila-galeonernas sjökort införda förändringarna först af Guillaume Delisle. Dock finna vi ej något inflytande däraf på hans äldsta kartor af 1700, och äfven hans Hémisphère septentrional af 1714 står, i fråga om dessa delar af världen, fortfarande kvar på den gamla ståndpunkten. Annorlunda är förhållandet med hans Mappemonde pour l'usage du roi, daterad d. 16 april 1720. Den inskränkta skalan har visserligen icke medgifvit att utsätta namnen på alla de talrika öar, som på denna karta förlagts söder och öster om Japan, men bland dem, som här för första gången förekomma i karttryck, är Rica de Plata. En fullständigare föreställning om den lärde geografens uppfattning af dessa trakters kartografi få vi af hans Hémisphère Oriental af 1720, och än bättre af hans Carte d'Asie dressée pour Vusage du roi, Juin 1723 (fig. 25). På båda dessa kartor finna vi så väl Rica de Plata som Rica de Oro samt cfärjämte, utom ett par gamla bekanta, såsom Dos Hermanos och las Colunas, ett stort antal öar med namn, som nu för första gången uppträda på de tryckta kartorna.

Gemelli Carreris of van citerade arbete utkom för första gången i Venedig 1719, och samma år utgafs en fransk öfversättning däraf i Paris.2 Man kan alltså frestas att antaga, att något sammanhang ägt rum mellan denna reseberättelse och Delisles kort därefter utgifna kartor. Men om också de för båda gemensamma öarna af Delisle kunnat utläggas på grund af Gemelli Carreris

1 Berättelsen är uppenbarligen hämtad från Relation des Isles Philippines faite par l'amirante D. Hieronimo de Bañuelos t Carrillo, tryckt hos Thevenot, Rel. de divers voyages curieux, P. 2, Paris 1666 (s. 5 not).

* Jag har begagnat den italienska upplagan af 1728 och den franska af 1727, till hvilken senare ofvanstäende citat

hänvisa.latituduppgifter, så är det likväl uppenbart, att den förstnämnde därjämte haft att stödja sig på rikhaltigare och mera exakta källor. Delisle lämnar också en antydan härom, då han på sin karta öfver Asien af 1723 uppgifver, att densamma grundats dels på meddelanden, insända af ryska tsaren till franska vetenskapsakademien, dels på de bästa arabiska underrättelser om Orienten, dels slutligen på »un grand nombre de routiers de terre et de mer

25. ögrupper I Stilla Oceanens nordvästra del.

Efter Guillaume Delisle 1723.

et de cartes manuscrites détaillées». Vi kunna häraf draga den slutsatsen, att under tiden mellan 1714 och 1720 en kopia af de spanska galeonernas sjökort råkat i den franska geografens händer, och möjligen äfven, att bland de »routiers de mer* han åberopar, funnits någon af det slag, som här strax nedan skall omtalas, öen förmodan ligger då nära till hands, att det varit genom de franska sydhafsfararna, som Delisle fått tillgång till det nya material han för sina kartor i denna del begagnat. Att han gjortsig till godo åtskilliga af sina landsmäns egna iakttagelser skall nedan närmare ådagaläggas, och att dessa under sina färder an-vändt spanska kustbeskrifningar omtalas flerstädes i deras journaler. Dylika beskrifningar (routiers) hafva också af dem blifvit hemförda från Söderhafvet, och några sådana förvaras ännu i Dépöt de la marine, ehuru de jag där sett icke beröra nämnda hafs asiatiska sida.

Att till ledning för Manila-galeonernas färder funnits icke blott sjökort, utan äfven utförliga seglingsanvisningar, är emellertid ej endast ett antagande. En sådan har nämligen blifvit under 1700-talets förra hälft i tryck utgifven, och utan tvifvel var den ej vid sitt framträdande ett nytt arbete, utan till väsentliga delar en reproduktion af äldre, i handskrift förefintliga segelhandböcker.1 * I James Burneys stora arbete8 refereras utförligt en 1734 i Manila tryckt bok med titel Navigation especulativa y pratica, hvars författare, Joseph Gonsalez Cabrera Bueno, var pilot på routen mellan Filippinerna och Mexico. Om de listor på öar, som Burney meddelat ur detta arbete, jämföras med Delisles karta, så framgår, att öfverenssfämmelsen är så godt som fullständig. En blick på de här nedan (sid. 213—215) meddelade tabellariska sammanställningarna visar detta ovedersägligen, och troligen skulle med tillgång till Cabrera Buenos eget arbete öfverensstämmelsen än ytterligare kunna ådagaläggas. Enligt Burney3 har den spanska piloten omtalat äfven Rica de Oro och Rica de Plata, hvilket antyder, att tron på dessa öars existens åter börjat rotfästas.

Från Guillaume Delisles arbeten öfvergingo åtskilliga af de här ifrågavarande öarna till senare kartverk; särskildt var detta fallet med Rica de Oro och Rica de Plata, hvilka nu för lång tid vunno fast fot på världskartan. Men under det att den franske geografens inflytande på kartografien i denna del förbisetts af nyare forskare, och spanska arbeten sådana som Cabrera Buenos i Europa länge förblefvo okända, har en hufvudsaklig vikt fästats vid en senare publicerad karta, hvilken ansetts som den egentliga exponenten af de spanska piloternas kunskap om Stilla Oceanens

1 I den ntförliga litteraturförteckning, som åtföljer uppsatsen Les ties Carolines par le colonel D. Francisco Cobllo y Quesada (Bulletin de la Soc. acad. Indo-Chinoise, Sér. 2: T. 3, Paris 1890, s. 336—397) omtalas nnder N:o 35 ett i Madrid befintligt manuskript med titel: »Derroteros de Filipinas d Nneva-España».

* A chronol. history. Vol. 5, Lond. 1817, s. 158 ff.

3 Anf. arb. Vol. 2, Lond. 1806, s. 267.norra hälft1 och därför lagts till grand för den kartografiska framställningen af detta haf ända inemot våra egna dagar.

I förbigående har jag förut omnämnt,2 * att på galeonen »Nuestra Señora de Cabadonga», som eröfrades af commodore Anson d. 20 juni 1743, anträffades ett~sjökort, hvilket sedermera offentliggjordes af skeppspresten Richard Walter i dennes berättelse öfver Ansons resa. Utgifvaren har på denna karta utlagt så väl den kapade galeonens kurs fram och åter mellan Manila och Acapulco, som äfven commodore Ansons kurslinie mellan sistnämnda ställe och Kina; därjämte har han på kartan infört en del missvisnings-observationer, hämtade från olika källor, och slutligen erkänner han, att kartan i åtskilliga delar blifvit »rättad»,8 utan att närmare angifves,

hvari dessa rättelser bestått. I öfrigt säger Rev. Walter, att den af honom publicerade kartan »innehåller alla upptäckter, som någonsin blifvit gjorda under Manilaskeppens färder öfver den vida oceanen mellan Filippinerna och Mexicos kust».4 5 Det stora uppseende, som Ansons sjöbragder ådrogo sig, och den vidsträckta spridning, som berättelsen därom erhöll så väl i hemlandet som genom öfversättningar till alla kulturspråk, haf va bidragit att skänka auktoritet åt den ifrågavarande kartan, ehuru en kritisk granskning af densamma, äfvensom uppgiften om ut-gifvarens godtyckliga förändringar, synes hafva bort göra denna auktoritet från början misstänkt. Vi skola emellertid se, att den gifvit anledning till mer än en fruktlös forskningsfärd, och dess inflytande på kartografien är ännu i denna dag ej helt och hållet utplånadt.8

Ännu en med omförmälda sjökort nära öfverensstämmande karta har blifvit till våra dagar i tryck bevarad, nämligen den som den berömde franske sjöfararen La Pérouse år 1786 för-värfvade i Monterey i Californien. Men äfven detta sjökort, sådant vi nu känna det,6 * har varit utsatt för tillägg och rättelser vid ut-

1 Jfr J. Burney, A chronol. hist. Vol. 5, b. 157; v. Sibbold, Geschichtl. Übersicht, b. 92—94; Nordenskiöld, Periplus, s. 189; J. F. Nyström, Geografiens och de geografiska upptäckternas historia, Sthlm 1899, s. 315.

* Ofvan sid 20 not. 3 och 26 not. 2.

* »Corrected in some places by oar own observations» (Anson’s Voyage, 5tb ed. Lond. 1749, s. 385).

* Anf. arb. s. 240.

5 Det Anson’ska sjökortet är afbildadt i Nordenskiölds Periplus, fig. 94, 95.

Klichéerna till denna afbildning äro, med författarens benägna tillätelse, använda för det här meddelade facsimilet (fig. 26).

e Atlas du voyage de La Pérouse, N;o 67. Pä samma tafia är till jämförelse

äfven en kopia af det Anson’ska sjökortet intagen; på båda kartorna är den nr*gifningen, hvarför ej heller detsamma med trygghet kan åberopas sä som historisk nrkund.

Om en jämförelse göres mellan de här meddelade facsimilerna från Delisles (fig. 25), Ansons (fig. 26) och La Pérouses (fig. 27) kartor, så äro likheterna visserligen påtagliga, men de främmande inflytelserna äro dock hos alla tre så betydande, att det gemensamma originalet för alla icke kan med säkerhet uppkonstrueras; äfvenså äro namnens varianter så skiljaktiga, att den ursprungliga lydelsen ej i hvarje fall kan återställas. Något motsvarande spanskt originalsjökort har däremot allt hittills icke i oförändradt skick blifvit offentliggjordt, och ovisst torde vara, om något af dem, som legat till grund för ofvannämnda reproduktioner, ännu flnnes i behåll. Burney åberopar1 ytterligare två liknande spanska handritade sjökort, ett af piloten Joseph Belverde, det andra anonymt och båda odaterade, men han nämner ej hvar dessa funnits, och huruvida de nu existera har jag ingenstädes sett om* taladt. Det torde därför innebära ett icke ringa intresse, att ett oförändradt sjökort, afsedt för Manila-galeonernas färder, verkligen blifvit till vår tid bevarad t. Ett sådant har jag varit nog lycklig att anträffa i Svenska vetenskapsakademiens bibliotek, och tack vare ett särskildt anslag af akademien är jag i tillfälle att till detta arbete bifoga ett noggrant facsimile af detsamma (Pl. 1).

Huru denna karta kommit till Sverige har jag tyvärr icke kunnat konstatera. Den omnämnes ej i den äldsta och enda tryckta katalogen öfver akademiens bibliotek af 1768, som dock redan upptager de flesta af dör ännu förvarade resejournaler från svenska ostindiska kompaniets tid samt ett stort antal från samma tid härstammande kartor, kinesiska böcker, målningar m. m. Att någon af nämnda kompanis kaptener hemfört kartan från Ostasien torde dock få anses som det antagligaste, och därvid faller gissningen närmast på den förnämste af dem alla, Carl Gustaf Ekeberg. Samma intresse, hvarmed han som Linnés vän omfattade naturkunskapen, egnade han äfven åt nautiken; han upprättade själf sjökort öfver de ostindiska farvattnen och blef >af äfven de öfriga nationer ansedd för den störste navigateur, som någonsin rest på Ostindien».2 Också stod han i förbindelse med det engelska

eprnngliga graderingen förändrad. — Jfr Voyage de La Pérouse autour du tnonde, T. 2, Paris 1797, s. 295.

1 Anf. arb. Vol. 5, s. 161.

* A. Sparrman, Åminnelse-tal öfver framledne Capitainen vid Kongl. Amiralitetet samt Riddaren af Kongl. Wasa Orden Herr Carl Oust. Ekeberg, h&llet för Kongl. Vetenskaps Acad. d. 1 Dec. 1790. Sthlm 1791, s. 19.\

i

'J-»

'I

•4

!

4

Si

i

t»

i,.

/;

C. 'i'

4

/

h

%

i»<t i il! 5

-^-J i (V

(M

i

4-*

o

Ii

\i

ty

41 1

4

s

St

j"!: 1

N m

,

o

l

$ <4 *

mil

J » 3* i

ti!

!'

f>

Mi t kill a ,i

v»'i jl]

sa.Vy ”-¿y\U

'i f X-**’ii

ä >| . K **""

Tr

!:.

^ $?* 4 0\

nr

>

c

Spanskt sjökort öfver Stilla oceanen (västra delen). Efter La Pérodse 178G.ostindiska kompaniets hydrograf, den för sina arbeten om upptäckterna i Stilla oceanen bekante Alexander Dalrymple, meddelade denne sina iakttagelser och sökte själf att hopbringa underrättelser af gagn för den ostindiska skeppsfarten. Det är därför ej omöjligt, att han utsträckt sitt intresse äfven utom de trakter, som berördes af hans egen route, och härvid kommit i besittning af den ifrågavarande kartan.

Att kartan är ett spanskt arbete är uppenbart. Visserligen förekomma en del rätt betänkliga fel i namnens återgifvande, men dessa äro ej större, än att de kunna förklaras af den handtverks-mässighet, hvarmed dylika arbeten plägade framställas. Äfven är det antagligt, att den utförts för praktiskt bruk. Därom vittnar dess storlek, 175 x 70 cm., äfvensom att den, för hållbarhetens skull, blifvit uppfodrad på ett slags ytterst tunnt gräspapper af östasiatiskt (kinesiskt?) ursprung. Man torde därför kunna antaga, att kartan blifvit ritad i Manila till bruk under galeon-färderna, ^ller ock där kopierad på beställning af någon för sjöväsendet intresserad person.

Då så väl autorsnamn som datering saknas, äro vi i fråga om kartans ålder hänvisade till dess eget vittnesbörd.

Vi finna på densamma först »Islas de S. Tecla», hvilka enligt Gremelli Carreris uppgift, bekräftad af Delisle’s och Anson’s kartor, upptäcktes 1664; vidare »Islas de 1688», af Delisle upptagna med samma datering, men enligt den Anson’ska kartan upptäckta 1716 — huruvida det ena eller andra årtalet är det riktiga förmäles ej af upptäcktshistorien. Slutligen hafva vi på kartan ännu ett årtal, tillhörande en för öfrigt okänd upptäckt: det är »Farellones descubiertos el afto de 1716», betecknande en grupp af tre klippor nära Californiens kust, som på den Anson’ska kartan kallas »Fa-rallon de los Alisos» och än i dag så benämnes. Däremot saknas den sistnämnda kartans »Isla de la Passion discovered in 1715», en känd, men oriktigt daterad upptäckt, till hvilken jag längre fram skall återkomma.

De öfriga namnen på kartan äro antingen af okändt ursprung, eller ock ligger namngifningen så långt tillbaka i tiden, att den för förevarande fråga är utan betydelse. Härifrån finnes dock ett undantag. Pä kartans sydvästra del,

öster om Mindanao, ses ett antal Öar, hvilkas namn gifva oss en bestämd ledning för kartans datering. Vi finna där en större ö, »Pantog», och sydväst därom två smärre, »S. Andres», samt, icke mindre än tre gånger upprepad, en ögrupp kallad »Garbanzos».Det första namnet träffas, under formen »Panlog», tidigast på en karta, som jesuiten Andrea Serrano år 1705 hemiörde till Europa och samma år graverades i Paris af en M. Inselin.1 Denna karta var ej grundad på någon upptäcktsfarares iakttagelser, utan hade tillkommit på det egendomliga sätt, att några till den Filippinska ön Samar vinddrifna infödingar, för att ge en föreställning om läget af de hittills okända öar, där de hade sitt hem, pä ett bord ordnat ett antal små stenar och muntligen uppgifvit för hvarje så betecknad ö dess namn, storlek och afstånd i dagsresor till de öfriga. Den härefter kopierade kartbilden af den Caro-linska arkipelagen — på kartan kallad »Nouvelles Philippines» — har emellertid icke omedelbart legat till grund för det spanska sjökortets teckning,2 3 ty af den förra kartans talrika öar återfinna vi på den senare endast den största, det ofvannämnda Panlog, utan tvifvel betecknande Palau- eller Pelew-gruppen.

Dessa öar blefvo under den närmast följ ande tiden, med anledning af det i Europa väckta nitet för deras inbyggares omvändelse, föremål för en del spanska upptäcktsexpeditioner.8 Under den första af dessa (1710) upptäcktes och namngåfvos de på det ifrågavarande sjökortet upptagna S. Andres-öarna, på nutida kartor betecknade med det inhemska namnet Sonsorol, och från en följande resa (1712), utrustad för att på dessa öar afhämta tvenne jesuitfäder, som där blifvit kvarlämnade, härstammar namnet »los Garbanzos» — på svenska »kikärterna», en benämning, som gifvits vare sig därför, att de små Öarna kunna liknas vid en handfull utströdda ärter, eller därför att den första kartan öfver desamma tillkommit på ofvan omtalade sätt, genom att upplägga ärter eller bönor på ett bord.4 Från 1710 års expedition, som leddes af don Francisco Padilla, äga vi i behåll en karta,5 som visar ganska stor likhet med det stockholmska sjökortet; under expeditionen af 1712, som företogs under befäl af don Bern ardo de Egui, upprättades en seglingsbeskrifning (derrotero), hvilken, i öfrigt okänd, citeras som källa för Garbanzos-öarnas upptäckt och namn-

1 Lettres édifiantes, Yl. recueil, 1705.

* Den bar d&remot påverkat en del samtida, i Europa tryckta kartor, bl. a. den som är afbildad & sid. 18—19 i detta arbete. Där är, oriktigt, Magellans kurs l&gd genom dessa »Nouvelles Philippines», i st. f. genom Mariannerna.

3 Närmare om dessa anföres i min uppsats Om Palau-öama (Ymer 1884, e. 187 ff.).

* Barney’s antagande {A chronol. hist. 5, s. 25), att namnet härleder sig däraf, att kikärter växa på öarna, är oriktigt.

5 Lettres édifiantes, XI. recueil, 1715.gif ning;1 då denna seglingsbeskrifning skall ha varit mycket otydligt affattad,2 så är det ej oantagligt, att det just är densamma som bär skulden till, att på vår karta de nämnda öarna förekomma ej mindre än tre gånger med oriktigt läge och en teckning, som föga erinrar om verkligheten. Los Garbanzos motsvaras nämligen af den grupp af små korallöar, som på nyare kartor kallas Uluthi, och som återfinnes bland de västra Carolinerna. ögruppen besöktes och kartlades först, 1731, af jesuiten Juan Antonio Cantova, hvilken där kort efteråt led martyrdöden. Hvarken hans karta af 1731,3 ej heller den karta öfver en stor del af Carolinerna,4 som han upprättade efter utsago af infödingar vinddrifna till Guam, och hvilken redan 1722 afsändes till Europa, har däremot varit bekant för tecknaren af det stockholmska sjökortet. Yi torde häraf vara berättigade till den slutsatsen, att detsammas affattningstid infaller före sistnämnda år, men då det i sina hufvud-drag öfverensstämmer med det kartmaterial, som förelegat G. De-lisle redan 1720, och då de senaste på kartan inlagda upptäckterna, såsom ofvan angifvits, härstamma från åren 1710, 1712 och 1716, så kunna vi närmare bestämma affattningstiden till åren mellan 1716 och 1720, hvilket naturligtvis icke hindrar, att den nu föreliggande kopian kan vara ritad icke obetydligt senare. Innan jag lämnar frågan om kartans datering, vill jag framhålla, att ej heller de talrika namnen vid Califomiens kust, till hvilka jag i ett annat kapitel skall återkomma, innebära något, som strider mot den" här gifna tidsbestämmelsen, ehuru ett af dem, »Puerto de San Francisco», att döma af vissa författares framställning, skulle kunna synas strida däremot.

öfvergå vi nu till de öar i Stilla oceanens nordvästra del, med hvilka vi i denna afdelning af förevarande arbete

företrädesvis

1 Vid ett offentligt förhör, som i jali 1731 anställdes i Manila angftende öarnas npptäckt, omtalade pater Victor Walter, som deltagit däri: >las islas que en el último derrotero del Capitón D. Bernardo de Egai se nombran Garbanzos, entre loa cuales está la Carolina, y qne dicho derrotero es del año 1712» . . . (Boletín de la Soc. geogr. de Madrid, T. 10, 1881, s. 273; en fransk öfversättning af där återgifna handlingar finnes i Bulletin de la Soc. académique Indo-Chinoise, Sér. 2: T. 1, Paris 1881, s. 218—228).

* de la Barbin ais le Gentil, Nouveau voyage, T. 1, s. 241.

3 Mapa de las Yslas de los Dolores, o Garbanzos que dedica al Muy Ilustre Señor Dn Fernando Valdes Iamon ... su Menor CapU®“ el P« Juan Antonio Can-tova S. J., facsímile efter originalet i Archivo de Indias uti Bol. de la Soc. de geogr. de Madrid, T. 10, 1881.

4 Nouvelle description des isles Carolines i Lettres édifiantes, XVIII. recueil, 1728, s. 189.sysselsatt oss, och se till hvilka upplysningar det stockholmska sjökortet om dem lämnar, så skola vi finna flera väsentliga bidrag till lösningen af därmed sammanhängande frågor.

Detta sjökort, jämfördt med öfriga kartor af samma typ, visar oss dels ett antal enstaka öar, dels ögrupper med i allmänhet kedjelik utsträckning i söder och norr. Om vi ordna dessa öar och ögrupper efter deras läge på samma breddgrad, så få vi följande uppställning:

Douglass Reef.

Delisle...........

Cabrera Bueno . .

Anson.............

La Pérouse . . . . Stockholmskartan .

— Parecevela Parecevela i Vela Abroxos — Parece Vela Vela Abroxo — Parece Vela Vein Abrojos — Parece-vela Vela Abroxo — En ö En ö

De nordligaste Mariannerna.

Delisle En 5 Farelhon Urac Isle Déserte Tinias oa Maug Tre öar Cabrera Bueno .... ? Los Jardines Anson Farol! on Urac Vnlcano grande Gnigan Los Jardines (3) Dicierta Vnlcano Camira Lamira Dicierta La Pérouse Farallón de Paxaros las Urracas Agrigan Los Jardines (2) Desierta Volcan la Mira la Mira Desierta •Stockholmskartan . . . Farillon Vrac bolean grande grigan o Pnrigan Los Jardines (3) deserta Bolean La Mira Mira La desierta

Delisle . . ..

AN80N.................

La Pérouse ....

•Stockholmskartan . . .

Borodino.

I. d’Amsterdam En ö En ö En ö

I En ö En ö

Pedro Nerqnier En ö

I. dos Hermanos1

Angnstin Vassilio En ö

1 Jag har sammanställt dessa öar med Amsterdam-ön blott pä grand af det läge. som Delisle gifvit dem; ofvan (sid. 180) är visadt, att de aldrig existerat.

Tmer. 13. 14Volcanos (Y) och Bonin (B).

B ? Y B Tre bar 1 S. Juan Desconocida I. de Patos Volcan Guadalupe Mala abrigo les 3 Volcans I» del Arzo- San Joan Bolean Guadalupe bispo Bolean Islote I. del Rosario ! Bolean Mal-abrigo I. de Patos Desconocido Bolean En bkedja San Jaan .Vulcano Guardel ape En 6 1 Valcano Malabrigo Deseo Nasida Vulcano Lobos en 9 I. del Arzo- S. Juan i Volcan Gran- Guadelupe ' bispo de Volcan Volcan de S. Denis Malabrigo V. de S. Antonio los Patos V. de S. Fransisco En dkedja En ö bolean Guadalupe Rozario bolean de S. Angnstin i nial Abrigo desconocida b. de S. Fransisco I. de Patos mal abrigo i

O I S. Alarandel BI Fortuna si S. Angnstin o S. Alexandro S Fortuna g t' S. Augustin w a w g o 1 ! > g h S° Alexander Farallón En 9 1 O ' g i r ► S. Alexandro Fortuna »Tí ». Volcan S. Augu- % stin 2 1 » 1 OQ S. Leandro o O Fortuna 1 w o I. de S. Augustin

r

g

CO

*

%

h

>

«

I. de Bastian Lop

I. de Seba-stian Lopez

1. de Sebastian Lobes,

Sebastian Lopez

las Colanas

(3)

Colanas

(2)

Colanas

(3)

las Colanas

Jaan Lopez

la Colanas

(3)

lPonafidin och Lots Wife.

Drible .... — I. S. Thomas S. Mateo Montagne avec 2 Pies I. S. Roch Ett ref Cabrera Bueno . — S. Thomas S. Matheo Baxo Pena de dos Picos Ansos Todos los Santos S. Thomas S. Matheo Bayro Penia de los Picos La Perouse . . Vela S. Thomas S. Mattheo Baxo Stockholms k artan Veela 1 S. Thomas S. Matheo Peña de Picos bolean Peña con 2 Picos

Tasman-arkipelagen.

Delisle I. de Barnevelt I. dn Prince Rodenholmo Ongelukik I. dn Snd Isles découvertes en 1688 Isles découvertes en 1664 les Maries Anson 2 öar Islas Nueva del Ano de 1716 Islas de Ano de 1664 Vulcano La Pérouse .... Ynugnsima Tay Volcan Stockholmskartan . Ynoguisino Say I. de 1688 i I. de S. Tecla bolean.

Bet framgår häraf, att samma ö eller ögrupp på hvar och en af de °lika kartorna förekommer — vanligen med olika benämningar — upprepad tre till fyra gånger, och anledningen härtill är uppenbart ta spanska piloternas oförmåga att ens tillnärmelsevis bestämma tan geografiska längden. De öar, som tillfälligtvis påträffades Untar galeonfärderna, blefvo icke identifierade med dem, som kartarna redan upptagit, utan nya land konturer inlades och nya namn utsattes på platser, som bestämdes på grund af de felaktiga af-fåndsberäkningarna. Gifvetvis kunna de ofvanstående samman* fällningarna icke göra anspråk på att i alla enskildheter hafva träffat det rätta, men uppenbart torde däraf framgå, att de en-sia^a öarna på ifrågavarande karttyp beteckna dels Abreojos-ellerDouglass-refvet, dels Borodino-ön, dels slutligen de båda öar, som på nutida kartor kallas Ponafidin och Lots Wife, och hvilka jag i nästa kapitel särskildt skall omtala, samt att ögrupperna återfinnas dels i de nordliga Mariannerna, dels i parallellkedjorna Voléanos och Bonin, dels slutligen i de från Japans sydostspets mot söder fortlöpande Tasman-öarna. Antagligen tillhöra de återstående enstaka öarna, »San Juan» och »Sebastian (eller Juan) López», Vol-cano- eller Bonin-arkipelagen — den förra är måhända identisk med Rosario — men då kartorna i detta fall ej gifva säker ledning, har jag ansett bäst att lämna frågan härom öppen.

I de ofvanstående tabellerna har jag däremot icke upptagit vare sig Rica de Oro eller Rica de Plata. En blick på kartorna visar genast, att deras läge är alltför isoleradt, för att någon identifiering med här omnämnda öar skulle kunna ifrågasättas, och då vi nu veta, att intet land finnes i de delar af världshafvet, där de förlagts, så kunna vi redan häraf draga den sltitsatsen, att de så många gånger eftersökta guld- och silfveröarna aldrig existerat.

Innan jag lämnar den klass af kartor, för hvilka den i Stockholm funna utgör den mest typiska representanten, torde några ord böra tilläggas om ännu en oceanisk ögrupp, nämligen den som ansetts motsvara de Hawaiiska öarna. Jag har förut i detta arbete1 uttalat mina tvifvel om det berättigade i en sådan identifiering och framhållit, att densamma hufvudsakligen stöder sig på förekomsten af namnet »la Mesa», hvilket egentligen betyder »bord», men ofta användes för att beteckna ett platåland eller ett berg med afstympad topp. Af de fyra öar, hvilka bilda den ifrågavarande gruppen hafva vi sett att två, »los Monjes» och »ia Desgraciada», uppträda redan hos Ortelius 1570 och Petrus Plancius 1594; de båda öfriga, »Ulloa» och »la Mesa», förekomma först på de Anson’ska och La Pérouse’ska sjökorten. Gå vi åter till den stockholmska kartan, så finna vi där, i st. f. la Mesa, en ö kallad »la Mira», ett namn som med förkärlek synes ha användts af de gamla spanska sjöfararne.2 Möjligen har äfven Cabrera Bueno på detta ställe la Mira,3 och denna namnforms förekomst hos de bästa auktoriteterna ger alltså anledning förmoda, att »la Mesa» hos de öfriga endast' är en felskrifning. I sådan händelse faller natur- * *

1 Se ofvan sid. 26.

* Det förekommer ej mindre än fyra gånger på Stockholmskortet; »mira» betyder kornet på ett gevär — ögonmärke.

8 Detta framgår ej fullt klart af Bnrney's citat; anf. arb. 5, s. 161.ligtvis allt stöd, som man af detta ords betydelse velat hämta för identifieringen med Hawaii.

Jag har förut uttalat en förmodan om, att de fyra öama snarare beteckna några af de obebodda klipporna nordväst om Hawaii. Häremot skulle kunna invändas detsamma som anförts mot identifieringen med det sistnämnda, eller att öarnas longitud på det Anson’ska sjökortet är alldeles för mycket östlig. Gå vi åter till Stockholmskartan, så visar denna en väsentlig skiljaktighet i af-seende å graderingen. På båda kartorna räknas longituden från Embocadero de S. Bernardino, men under det att den Anson’ska gör afståndet däremellan och Acapulco till 134’ 30', är detta hos den stockholmska kartan endast 123°. Redan James Burney har observerat,1 att den Anson’ska kartan härutinnan företer olikhet mot andra samtida kartor, samt påpekat, att longitudskillnaden uppkommit genom en tillökning vid kartans midt, så att afståndet mellan de båda bankarna Baxo de Villalobos och Manuel Rodrigues, som på andra kartor är endast 5°, på den Anson’ska vuxit till 15°. Då Burney antagit, att detta tillkommit därigenom, att det spanska originalet till Ansons karta varit tecknadt på två eller flera skilda blad och

att vid dessas sammanfogande ett fel blifvit begånget af den engelska utgifvaren eller gravören, så är detta belt visst ett misstag. Utan tvifvel hafva vi här en fullt afsiktlig förändring, och antagligen ligger här den »rättelse efter egna observationer», som utgifvaren säger sig ha iakttagit på den tryckta kopian.8 Anson hade nämligen, i närmaste öfverensstämmelse med verkligheten, bestämt afståndet mellan Acapulco och Tinian (en af Mariannerna) till 114° 50',8 men då detta afstånd på den spanska kartan uppgick till endast 103°, nödvändiggjordes en motsvarande förlängning, när man på densamma skulle nedlägga Ansons kurs mellan nämnda båda ställen. Härmed följde också, att förläggningen af åtskilliga öar, särskildt på kartans östra hälft, kom att undergå en fullkomligt godtycklig förryckning.4

Om vi med ledning af det oförändrade spanska sjökortet, sådant vi nu lärt känna det i det stockholmska exemplaret, och med Embocadero till utgångspunkt, bestämma läget af den of van omtalade *

1 A chronol. hist. 5, s. 157.

* Jfr of van s. 207.

* AnsoiTs voyage, s. 308.

* Det är ej fullt riktigt, såsom Burney påstår, att öarna på kartans västra tålft ej rönt något inflytande af förändringen; den Anson’ska kartan visar här, i jämförelse med den stockholmska, en förskjntning mof väster af 1—3°.ön la Mira eller la Mesa, så finna vi en longitud af 151° 5CK v. fr. Paris, hvilken mycket bättre än den Anson’ska kartans longitud, 137° 30', stämmer med Hawaiis verkliga läge, som är 157° 50' v. Paris. Det kan synas, som om den af föregående forskare hyllade identifieringen härigenom skulle vinna ett ytterligare stöd, men huru litet man kan bygga på de spanska piloternas longitud-bestämningar torde tillräckligt framgå af det föregående. Då det synes otroligt, att upptäckten af så betydande land som den Ha-waiiska ögruppen ej skulle ha lämnat annat spår efter sig i litteraturen än några oigenkänliga konturer på en karta, hvars brist på öfverensstämmelse med verkligheten på nästan alla punkter kan ådagaläggas, så måste jag vidhålla min mening om att dessa öar aldrig skådats af europeer, innan de uppdagades af James Cook.

*

*

*

För att återgå till guld- och silfveröarna, så var det långt ifrån, att de många misslyckade expeditionerna ännu vid 1700-talets början förmått stadga åsikten om deras obefintlighet. Vida rymder återstodo då outforskade, och inom dessa hoppades man fortfarande, att man skulle lyckas återfinna dem.

Naturligtvis var fastställandet af deras läge i främsta rummet af vikt för spaniorerna, så länge den regelbundna galeonförbin-delsen ägde bestånd. Att efter Vizcainos resa intet gjordes för att uppsöka Rica de Oro och Rica de Plata, kan väl därför knappast ensamt tillskrifvas den spanska likgiltigheten och dådlös-heten, utan har väl till betydlig del haft sin grund däri, att man i Spanien icke satte någon allvarlig tro till deras existens. En förändring i denna uppfattning synes dock hafva inträdt samtidigt med de ofvannämnda sjökortens tillkomst, och måhända var det öarnas uppträdande på de tryckta kartorna efter Delisles tid, som i Spanien å nyo riktade vederbörandes uppmärksamhet på desamma. Guvernören i Manila erhöll befallning att inhämta yttrande af piloter och andra sakkunniga om hvad som vore kändt angående Rica de Oro och Rica de Plata, och vi äga fyra dylika intyg, daterade 1733, hvilka alla omtala öarna såsom belägna i galeonens väg, men om deras närmare läge hafva stridiga uppgifter och framför allt, i fråga om deras tillvaro, ej hafva annat att åberopa än sjökortens vittnesbörd och ej veta af att de blifvit sedda, än mindre besökta. På grund häraf förklarade spanska konungen d. 12 dec. 1741, att det ej lönade mödan att eftersökadem och att för det ändamålet ingen förändring borde göras i galeonernas en gång fastställda kurs.1

Ej långt därefter publicerades den Anson’ska kartan och gaf ny impuls till forskning efter de talrika, på densamma utmärkta öarna. Sålunda sökte kaptenerna Clerke och Gore, hvilka efter Cooks död öfvertagit befälet

öfver hans expedition, förgäfves efter 8å väl Rica de Plata i april 1779 som efter ön San Juan i nov. samma år.2 * Vid omkring 33° lat. och 166° o. fr. Gr., där den förstnämnda ön troddes ligga, sågos inga andra tecken till land än sjöfåglar och drifved; sydost och söder om Japan anträffades däremot verkligen några öar, hvaraf en kallades Sulphur Island, med bvilket namn den mellersta af Volcano»öarna ännu betecknas. Det fruktlösa sökandet förnyades sedan af La Pérouse, hvilken i sin instruktion särskildt blifvit befalld att vid lat. och 180° long, forska efter ett land eller en ö, »som af spaniorerna skulle ha blifvit upptäckt år 1610».8 Denna oriktiga notis om Vizcainos resa hade från instruktionen för holländaren Vries letat sig väg till dennes franske efterföljare genom ett arbete af Dirck Rem-brantsz. van Nierop, tryckt i Amsterdam 1674, och ett referat af detsamma i Philosophical Transactions för samma år.4 Men lika litet som »la Mesa» m. fl. stodo att finna, lika förgäfves spanade La Pérouse efter så väl »Nuestra Señora de la Gorta» som »la Mira» ocb »Desierta».5 * * Om utgifvaren af det Anson’ska sjökortet troget

1 J. Burns y , anf. arb. 2, s. 263—265; jfr J. E. Hekres, 8. 37.

* A voyage to the Pacific Ocean . . . Vol. 3 by Capt. Jambs King, 2:d ed., Load. 1785, g. 177 o. 406. Den karta af Delisle, som åberopas på förstnämnda sida, är icke någon af de här ofvan omtalade, utan en senare af 1750, som modifierats efter det Anson’ska sjökortet.

* Voyage de La Pérouse, T. 1, s. 26 o. 150.

4 Vol. 9, s. 201. Det där förekommande stycke, som åberopas i La Péronses instruktion, har följande lydelse: »That in the South-sea, at the 371/» deg. N. Lat., *nd about 400 Spanish, or 343 Dutch miles, that is, 28 deg. Long. East of Japan, there lay a very great and high Island, inhabited by a white, handsom, kind and civilized people, exceeding opnlent in gold and silver, as had been experimented m&nJ^ years since by a Spanish ship sailing from the Manilles to New Spaine: insomuch that the King of Spain in the year 1610, or 1611, for further discovery, and to take possession of the same, set out a ship from Acapulco to Japan; which by ill conduct proved succesless: since which time the prosecution of that discovery

been neglected.»

4 Voyage de La Pérouse, T. 2, s. 106, 294 o. 306. Om Nuestra Señora de la Gorta aâger La Pérouse: »Je n’ai trouvé ni l’histoire, ni le roman de cette île» »Romanen» finnes emellertid hos Gemelli Carreri, där det om denna ö, här kallad

»Donna Maria Laxara», Bäges, att den blifvit uppkallad efter en spansk dam med detta namn, som på hemfärd från Manila här kastat sig i hafvet tVoyage du tour

àu monde, T. 5, s. 300).följt sitt original eller upplyst världen om arten af den förändring' han därmed vidtagit, så hade forskningsfärdernas kosa ej oväsentligt förändrats, ehuru visserligen resultatet ej blifvit ett annat.

Äfven den mer betydelsefulla upptäckten af det i instruktionen angifna landet misslyckades helt och hållet. Från den 14 till den 22 okt. 1787 styrde La Pérouse vid 37° 30' lat. mot öster mellan 165° och 180.20' o. long. Par.; man höll skarpaste utkik efter land — småfåglar, som slogo ned i riggen, underhöllo ständigt förhoppningen att det skulle komma i sikte — men då den i instruktionen föreskrifha sträckan blifvit tillryggalagd, måste företaget öfvergifvas.1 Långt ifrån att detta tillintetgjorde de hysta förhoppningarna, klandrar utgifvaren af La Pérouse’s resa, M. L. A-Milet-Mureau, att denne ej i stället följt den 37:e eller 38:e breddgraden och förordar lifligt ett förnyadt försök, hvilket ansågs med största hopp om framgång böra anställas vid 36° 30' n. lat., och M. J. N. Büache, i en afhandling förelagd det franska institutet d. 22 floréal år IV,* * hyser ännu förhoppning om att man vid 37° lat., men ännu längre mot öster än där La Pérouse’s forskningar afbrötos, skulle finna land, t. o. m. af större utsträckning än do gamla kartornas Rica de Oro och Rica de Plata. Efter den sistnämnda ön letade emellertid äfven kapten W. R. Broughton, i augusti 1796, förgäfves på det ställe, där densamma fanns utsatt på kartan i Cooks reseverk.3

Förtjänsten af att hafva definitivt från världskartan utplånat en del af de problematiska öar, hvarom här varit fråga, tillkommer den framstående ryske sjöfararen A. J. von Krusenstern. Under sin världsomsegling har han år

1804 ådagalagt, att ögrupperna sydost om Japan, hvilka på Ansons karta uppgifvas vara, upptäckta 1664 och 1716, äfvensom ön Peña de dos picos jämte det därinvid belägna refvet Bayro (Baxo), icke existera; att de förra i själfva verket äro en fördubbling af Shitchi-to- eller Tas-man-arkipelagen synes han däremot ej hafva observerat. På samma resa fann han följande år, 1805, att de äldre kartornas Guadelupe, Malabrigo och San Juan ej heller hafva någon motsvarighet i

1 Voyage de La Pérouse, T. 3, s. 166—168.

* Observations sur Vexistence de quelques isles peu connues, situées dan» la partie du grand Océan comprise entre le Japon et la Californie (Mém. de l'Institut national des sciences et arts. Sc. morales et polit. T. 1, Paris an VI, s. 475-492).

* Kapt. Will. Rob. Broughton's Entdeckungsreise in das Stille Meer. Aus d. Engl, von Th. Fr. Ehrmann, Weimar 1805, s. 81 (Bibi. d. neuesten u. wichtigsten. Reisebeschreibungen, Bd. 19).verkligheten. Från sökandet efter Rica de Plata förhindrades han däremot af storm.1

Efter denna tid hafva alla delar af världshafven så ofta plöjts af seglare, att de hypotetiska öamas antal alltmera inskränkts. Att några af dem visat sig ovanligt seglifvade framgår af det föregående.

Hvad särskildt angår Rica de Oro och Rica de Plata,2 så torde det, såsom ofvan antydts, vara tillräckligt ådagalagdt, att de äro intet annat än fantasiskapelser: man kan icke spåra en enda upp-gift med anspråk på tillförlitlighet, att de verkligen blifvit sedda eller besökta. Fullkomligt oberättigadt är det därför att med stöd af en eller annan okritisk karta söka inpassa deras namn på verkligen befintliga öar. Försök i den vägen hafva emellertid icke saknats; i ett af dessa hafva vi mellan den föregående framställningen och sSaint Antoines» resa en anknytningspunkt, som jag närmare skall utveckla i följande kapitel. *

1 A. J. v. Krusenstebn, Reise um die Welt in den Jahren 1803, 1804,1805 und 1806, Th. 1, St. Petersb. 1810, b. 240—243; Th. 2, 1811, b. 273—276, 284.

* Först då detta ark skall lämnas till tryckning, har jag f&tt kännedom om ett arbete öfver ifrågavarande ämne, nämligen: Uber ein unentdecktes Goldland; ein Beitrag zur Geschichte der Entdeckungen im nördlichen Grossen Ocean, von Dr. 0. Nachod (Mittheilnngen der deutschen Gesellschaft für Natur- und Völkerkunde Ostasiens, Bd. 7: Th. 3, aasgegeben im September 1899, Tokyo). Här redo-göres utförligt och samvctsgrannt för forskningarna angående guld- och silfveröarna enligt hafvudsakligen samma källor, som jag begagnat, hvaremot frågans karthistoriska sida vunnit mindre beaktande. Dr Nachods arbete har icke föranledt någon ändring i min framställning, ej heller något tillägg utom den af mig förut förbisedda notisen om kapt. Broughton på föregående sida.Öarna Saint Antoine och Saint Roch.

M. de Frondat upptäcker och namngifver två förut okända öar. — Deras identitet med förut sedda land. — Guillaume Delisle inför Des Saint Antoine och Saint Roch på kartorna. — De nteslntas åter därifrån. — John Meares upptäcker Lots Wife. — Dess likhet med ett seglande skepp. — Lots Wife identifierad med Rica de Oro. — Sankt Peter eller Ponafidin. — Ett japanskt kolonisationsförsök på denna ö.

Två af de namn på öar, som Guillaume Delisle upptagit på sin karta af 1723, återfinnas icke vare sig på föregående eller samtida kartor eller i någon med dessa öfverensstämmande seglings-beskrifning. Om det ena af dessa namn, betecknande en ögrupp kallad »les Maries*, har jag icke funnit någon upplysning; med anförandet af det andra, ön Saint Roch, återföras vi till »Saint Antoines» resa.

Vi lämnade de franska sjömännen, då de genomseglat Sju-öarnas arkipelag och styrde ut på de farvatten, för hvilkas kartografiska historia ofvan redogjorts. Det var den 25 april 1709, och M. Moirie förklarar, på grund af osäkerheten om de passerade öarnas läge, att han beslutat fortsätta sitt bestick (point de longi-tude) till första kända land.

Efter fyra dagars segling under motvind, med hårdt väder, svår sjögång och regndiger himmel, upptäcktes måndagen d. 29 april kl. 5 på morgonen ett land i N t. O omkring 4 lieues från fartyget. Det var en alldeles rund,

hög och spetsig ö, hvars omkrets af de olika observatörerna på fartyget skattades från 1 till 4 lieues. Samma dag kl. 8 f. m. sågs i söder en hög klippa, som antogs ligga 8 å 9 lieues från den förut sedda ön. Ingendera af dessa land, mellan hvilka »le Saint Antoine» styrde sin kurs, fanns utsatt på de medförda kartorna, h varför de an sågos såsom nya upptäckter och namngåfvos. ön uppkallades efter fartyget lie Saint Antoine, och klippan fick namn efter dagens helgon Rocher de Saint Roch. Läget bestämdes af Moirie för den förra till 30 23'JlL

dcu/rit~cp&i¿o¿ric!j

t/

28. ön Saint Antoine.

Efter Pierre Moirie.

n. lat. och 143" 47' o. long.1 samt för den senare till 30° 4' n. lat. och 144° 8' o. long. fr. Paris.

Af den ofvan lämnade historiska utredningen framgår, att påståendet, att de båda öarna saknades på de vid den ifrågavarande tiden kända kartorna, är fullkomligt riktigt. Huruvida här verkligen förelåg en ny upptäckt är däremot icke så lätt att afgöra. Det förefaller sannolikt, att den klippa, som Alonso de Arellano år 1565 iakttog vid 31* lat. och hvars höjd han så öfverdrifvet skildrat,* är identisk med Rocher de Saint Roch, och antaga vi, att de på senare kartor framträdande namnen härleda sig från tidigare upptäckter, så ståflera identifierings-

förslag öppna. En blick på tabellen å nästa sida visar nämligen, att Todos los Santos, Santo Tomas och San Mateo till läget på det närmaste sammanfalla med lie Saint Antoine, samt att Peña de dos Picos ej heller väsentligt skiljer sig därifrån. Yi sakna emellertid alla underrättelser om när och af hvem dessa öar blifvit namngifna; därför kunna ej deras upptäckare göra M. Erondat äran stridig

och ej heller de anförda namnen */} / , / <7)

hafva anspråk på prioritet framför OC < • o c

de af honom gifna. Rica de Oros longitud är visserligen, såsom förut antydts, för mycket östlig för att

on identifiering af denna ö med Saint Roch skulle anses möjlig, ©en vi skola snart se, att just denna longituduppgift föranledt on dylik sammanställning, så mycket mer oriktig som >Gruldön» aldrig haft plats i verklighetens värld.

;

29. ön Saint Roch.

Efter Pierre Moirie.

1 Härifrån afvika beräkningarna hos fartygets båda andra observatörer: M. de Fhoxdat förlägger Ile Saint Antoine vid 30° 20—25' n. lat. och 143° 26' o. long.: författaren till det i Dépôt de la marine förvarade Extrait sur la traversée de la Chine au Pérou har 30’ lO7 n. lat. och 1423 41' o. long. fr. Paris.

* Jfr ofvan sid 182.På Stockholmskartan en Ö utan namn. På Stockholmskartan kallad Bolcnn.

&

sr

s

i. ®

CU N 0 2 s i

* o 0 09

>

0

06

O

0

g M

** P

.-I B

p “S.

>9 Hrt 0

»*• .w a.

0

P-

CC

i6

0

a

s-

p

3

06

O

pr

*

6»

rf

•-g

o

50

*0

"3

C5

-I

0

P

ö

2*

w*

pi

3

g

0

?r

as £ —4 k. ö tö > O ö s > n 0 0 ► 0 w > r O X 0 r ► 0 0 0 W CC rrs P O M X t-» rt C o 0 0 O 0 0 0 0 M X r* W c: X M 0 CÖ 0 0

5*5

ta5

O

t»

H

O

O

0

o

r

2

cc

*

>

K

o

22

»

¡3^ ro ^ ^ O 0 00 "-4 -4 -4 -4 -4 £ -> o- -4gCQCC'^^CX>IO^ Q oo_ ^öocio^co^os. 36 ¿•1 ij I l SS? i 1 1 I ? SJ n 1 !f | 1 1 1 1 !! tr* p rt- 9 f° i ► st ** S g- e § S. §• £5 1 1 § 8J 1 1 1 1 ¡5 8.^ i 1 1 § q 1 : 1 1 ¡5 tr1 0 0 09 12- si £| 1 ?| §i i 151151 e. g ä> § 1 § q 1 1 55 1 * t* p p CC w * § I** | ^ i | | 1 1 ? i | p* ^¡615^5^1 l^ioo r1 0 0 09 l| 1 1 1 ? 1 ? 1 1 ? 1 1 1 1 X» 1 03 1 | tO | •i» 2 1 1 1 u» 1 to 1 1 c?» 1 »10 "• ^ ^ t"1 P <TK 13 0 rt» S O V *- O CB 0® ^ * "s i i i ¡§ i s i i 3 i al i i i g i «, i i g i O 0 09 §2' 1 !??!????! <*B | I b-1 03 I i—1 t-l »-1 I g J 1 It^OltOtsOiOQl r1 p po h3 0 5 s CD >-* P— r— I-* M M 0X0 I I C5 ^ 1 ^ W W 1^ 1 « cd 1 CO W 1 O W O Q 1 o o o o o o ?? 1 1 S S 1 5* 8 <3 S 1 0 0 09 .. — 1 ! 03 03 1 05 CO 03 03 1 ÖÖO >—*• (-< 1 fc© 1 (-, B OO oooo 3? 1 1 S © 1 S U< O» § 1 G9 " ** ** " ' ' P rf po K p i 3 H4s h* ►— M M M M 2; o? i i x»» x»> i x* >p- **» x* i © >~t 1 H-L -O 1 tC | 9 O O OOOO ° 5D 1 1 t-k 1 t« _ 1 ^ r*- 1 1 o O 1 © O O Q 1 O 0 £S £- 1 1 05 03 1 03 03 03031 o 2. 1 1 l-i 03 I tc t-t H* I • g 1 1 © © 1 © Q © © 1 r1 p 5* 5» * » 0* 2 b* S * V §* 06 ©* ZL — H* a £ 1 i tth»i4äh£*fci^| cS ? 1 1 ' ^ <0 1 W 03 03 03 1 sr ii^ i ^ »-»> o? i jö 3 1 1 q q 5 o 05 qj q> 1 r 0 0 09 |o 1 1 a i 1 5? 5? 1 S? 1 al 1 1 $ 3? 1 § ¡3 1 S 1 S- 9 8 •6 ® ►—*- ►—a h* _ u I | ^ I tU »¿k. | ^ I W S 1 1 03 1 05 CO 1 05 1 h *5? 00 3 0 ^ 1« IIqqIq^I^I p II 1 si n ss 1 5? 1 $ s. 1 = 2 1 ^ ^ 1 s 1 § 5 1 fi 8 8- t 0 ^ h-k M H*4 2. ö , C' cn 03 1

on | ^ S2 I £irt io c- co 1 Or 1 0 1 0 0 0 0 00 B ® . t® i-k I iP. I ^ I pg | © Q C5 1 3; 1 © © 1 0- ^ —- p iSDen första tryckta karta, som tog hänsyn till de af M. de Frondât gjorda upptäckterna, var G. Delisles Hémisphère Septentrional af 1714. Här finna vi de båda öarna S:t Antoine och S:t Roch söder om Japan.1 På samme författares Mappemonde af 1720 förekomma de däremot icke, men bland de talrika öar, som, såsom ofvan sagts, här för första gången påträffas, läsa vi namnet >S. Thomas». Så väl på Delisles Carte d’Asie af 17232 som på hans Hémisphère Oriental af 1724, har detta sistnämnda namn ersatt »Ile Saint Antoine» vid sidan af den åter uppträdande »Ile Saint Roch». Hvilken anledning som förmått kartografen att här underkänna sina landsmäns upptäckt och hvarifrån ön Santo Tomas ursprungligen härstammar är icke bekant. På en karta af den yngre Delisle, daterad 1750,3 * finna vi åter icke blott I. S:t Roch utan äfven I. S:t Antoine, men denna karta har dessutom upptagit hela den på det Anson’ska sjökortet förekommande övärlden, hvilken, för att få rum jämte Frondats öar, måst ryckas betydligt längre, 5 à 6°, mot öster än på originalet. Vid sidan af dylika okritiska alster framstår fördelaktigt en samtida karta af Isaac Brouckner* Denne har utmönstrat alla fantasifoster och blott behållit den enda verkliga och på hans tid säkra upptäckten, nämligen öarna S:t Antoine och S:t Roch, hvilka han, ensam af alla 1700-talets kartografer, uttryckligen utmärkt med den rätte upptäckarens, M. de Frondats namn (se fig. 30). Hans nyktra kartbild accepterades emellertid ej af samtiden, utan i stället blef det Anson’ska sjökortet ton-gifvande för Stilla hafvets kartografi; alla dess fingerade öar kopierades slafviskt, under det att de verkligen iakttagna och till läget tämligen riktigt bestämda S:t Antoine och S:t Roch uteslötos såsom apokryfiska. Då icke ens den berömde La Pérouse och ut-gifvaren af hans kartor5 6 uppmärksammade sina landsmäns upptäckt, är det ej att undra på, att denna före århundradets slut råkade helt och hållet i glömska, och att de obetydliga öar, som

1 Efter h&r nämnda karta fir, i denna del, den ofvan & sid. 18—19 afbildade holländska världskartan kopierad. Bet där förekommande namnet »Woeste Eilanden» är en öfversättning af »Desierta».

* 8e fig. 23 här ofvan.

3 Carte des nouvelles découvertes au Nord de la Mer du Sud, dressée sur

les mémoires de M. Delisle par Philippe Buache (flg. 37 à sid. 252—3 här nedan).

* Kartbladet X i Nouvel atlas de marine . .. par 1. Broccknеb, approuvé par l'Académie R. des sciences à Berlin l’année 1749.

6 Kartorna N:r 1, 3, 15, 39 och 43 i atlasbandet till dennes resa äro alla grundade p& de Anson’ska och La Pérouse’ska sjökorten och upptaga inga andra namn än de på dem förekommande.30. Japan och omglfvande haf. Enligt I. Bbouckner 1749.voro föremål för densamma, på kartorna förlorade den plats, som de, tack vare Guillaume Delisle, en gång tillkämpat sig.

*



När dessa öar åter skådades af senare tiders sjöfarare, blefvo de följaktligen hållna för nya upptäckter. Den, som först återfanns, var klippan Saint Roch, och den man, som till följd häraf njnter äran att anses såsom dess upptäckare, är engelsmannen John Meares.

Denne hade för ett handelståg till nordvästra Amerika i Macao utrustat tvenne fartyg. Med ett af dessa, »the Felice», afseglade han från Mindanao mot nordost d. 12 febr. 1788. Om den ifrågavarande upptäckten heter det i reseberättelsen:1

»Omkring kl. 9 på morgonen den 9 april 1788 ropades från märsen, att en seglare var i sikte, och ungefär en halftimme senare sågs ett stort skepp från däcket. Det tycktes föra en utomordentlig segelmassa och erbjöd en så egendomlig anblick, att ingen af oss, äfven med hjälp af kikare, kunde finna ut hvilken väg det styrde. Uppträdandet af ett fartyg i dessa farvatten var en så ovanlig händelse, att man till en början icke ens gissnings-vis kunde göra sig någon föreställning därom. Slutligen blef man emellertid ense om, att det måste vara en galeon

på väg till Kina från Nya Spanien, hvilken af någon tillfällighet blifvit drif-ven så långt mot norr, ehuru dessa fartygs kurs till Manila vanligen går mellan 13° och 14° n. lat. I följd af detta antagande skrefvos åtskilliga bref för att underrätta våra vänner i Kina om vårt befinnande och huru långt vi hunnit på vår resa. Denna egendomliga villa, ty det var intet annat, fortfor tills vi hunnit inom ett afstånd af två leagues från föremålet; detta befanns då, när det betraktades med kikare, vara en hög klippa, som reste sig ensam midt i sjön. De af oss, som först märkte misstaget, förblefvo tysta och roade sig åt sjömännens egendomliga gissningar och löjliga anmärkningar; en af dem var så öfvertygad, att det var ett skepp, att han försäkrade sig se dess flagga.

I själfva verket företer denna klippa den största likhet med en örlogsraan af första rang under fulla segel, och dess skapnad är sådan, att den, sedd på ett visst afstånd, för ögat framställer formen af hvarje särskildt segel tillhörande ett skepp. Ju mera vi närmade oss, desto mera ökades vår förvåning, och sjö-

1 John Meares, Voyages made in the years 1788 and 1789, from China to the North West coast of America, Lond. 1790, s. 96.31. Lots Wife (Saint Koch). Efter Joan Meares 1788.LOTS WIPE.

männen visade sig mer än böjda för den tron, att någon öfver-naturlig makt plötsligt omskapat den till dess nuvarande gestalt. Klippan erhöll namnet »Lots hustru» och är i alla afseenden ett af de mest underbara föremål, jag någonsin iakttagit.

Yid middagstiden voro vi tvärs för densamma; den pejlades då i ONO på 4 mils afstånd. Latituden var 29° 50' n. och longi-tuden 142° 23' o. fr. Green w. Vågorna bröto mot dess skrofliga sida med en kraft, som motsvarade den omätliga rymd de hafva att genomlöpa, innan de här möta ett hinder i sin väg. Den reser sig så godt som lodrätt till en höjd, som beräknades till nära -350 fot. En liten svart klippa höjde sig knappt öfver vattenbrynet omkring 40 eller 50 yards från dess västra ända, och på sydöstra sidan syntes en håla, i hvilken vågorna rullade in med ett hemskt och förfärande dån.

Då man betraktar denna häpnadsväckande företeelse, som står där allena i den ofantliga oceanen, så kan man ej frigöra sig från tanken, att man har för sig en spillra, som förmått motstå någon af dessa stora omhvälfningar i naturen, hvilka förändra och ödelägga vårt jordklots yta.»

Den syn villa, som kapten Meares i så lifliga drag skildrat, torde väl icke vara så slående för dem, hvilka, såsom »Saint Antoines» män, nalkas klippan från norr; dock iakttogo äfven dessa den påfallande likheten med ett seglande skepp,1 * och samma anmärkning finna vi hos senare sjöfarare.8 Klippan bar därför också fått namnet »Sail Rock», men Meares’ namngifning »Lots Wife» är numera den mest gängse och torde ej vidare kunna utträngas af benämningen »Saint Roch», ehuru dess prioritet är otvifvelaktig.

Klippans höjd tyckes Meares hafva öfverskattat; till 269 fot angifves den på kartan öfver Commodore Perrts expedition, och Förenta staternas skepp »Yincennes» har uppmätt den till 299 fot.3 * * * * Åfven den del däraf, som befinner sig under vattenytan, tyckes resa sig brant från ett stort djup; dock har jag ej sett uppgift om någon annan i dess närhet anställd lödning än den som utfördes

1 M. de Fronda t säger, att Ile 8:t Roch »était an îlot qui paraissait comme

gros vaisseau à la voile», och i den förut citerade Extrait läses: »Elle me pa-

raissait fort haute comme manière d’un bâtiment.»

* TJ. S. ship Macedonian: »it bears a remarkable resemblance to a ship under

full sail» (Narrative of the exped. of an American squadron to the China Seas and Japan, performed i» the years 1852, 1853, and 1854 under the command

of Comm. M. C. Pbbby, Yol. 2, Wash. 1856, s. 283). Jfr List of reported dangers

in the Pacific Ocean, Wash. 1866, s. 17.

8 List of reported dangers, s. 17.

Tmer. i3.under Pbrrys expedition, hvarvid inom 8 miles afstånd från klippan ingen botten fanns med 160 famnars lina.1

Enligt Meares’ ofvan anförda positionsuppgift låg den af honom funna klippan 140° 3' o. fr. Paris och hade alltså ett läge, som med blott omkr. 2° af viker från de senaste uppgifterna.2 3 Men latituder och longituder i Meares’ text, som grundats på död räkning, äro för hans kartor och tabeller korrigerade efter »säkra observationer grundade på den nya metoden att finna longituden medelst måndistanser».8 Resultatet af denna korrektion har emellertid blifvit, att Lots Wife förlagts vid 154" 44' o. fr. Paris,4 alltså nära 15 grader för långt mot öster! Om vi härmed jämföra de på »le Saint Antoine» gjorda positionsbestämningarna, så utfalla dessa långt fördelaktigare; ja, om vi minska dem med det fel af 5 , som förefanns redan vid afseglingen från Kinas kust, så komma vi till ett resultat, som blott obetydligt skiljer sig från verkligheten och som alltså utgör ett ytterligare stöd för de franska sjömännens anspråk på att ihågkommas såsom dessa öars verkliga upptäckare.

Till följd af den hos Meares oriktigt beräknade longituden kom hans Lots Wife att på kartan (iig. 32) ligga i omedelbar närhet af det mångberyktade Rica de Oro.5 Ingenting var alltså naturligare än att identifiera dessa båda öar. Den som först gjorde detta torde ha varit A. Arrowsmith, på hvars världskarta af 1790 vi finna »Lots Wife probably Rica de Oro» vid 30° lat. och 156’ o. long. Greenw.6 Af samma åsikt var James Burney,7 hvilken

1 På öfversiktsbladet till B. Hasseksteins Atlas von Japan (Gotha 1887) an-gifves, att Challenger-expeditionen 1875 passerat öster om de öar, som motsvara Saint Antoine oeh Saint Roch, samt att därvid 3052 m. djup lodats på ett afst&nd af omkr. 45 naat. min. från den förra och 4434 m. ungefär 70 nant. min. från den senare. Dessa nppgifter i det för öfrigt så framstående kartverket äro emellertid alldeles oriktiga; i själfva verket låg Challengers knrslinie långt väster om de ifrågavarande öarna.

* Kapit. F. Niejahr, Inseln und Felsen im Siidosten von Japan (Hansa, Zeit-schrift f. Seewesen, Hamb. 5. April 1874, cit. efter Peterm. Mitteil. 20,1874, s. 394).

3 Se anm. på sid. XCVI i reseberättelsen.

4 Mbares, Voyages, Appendix, Tab. II.

3 I själfva verket ligga de båda öarna på Meares’ här afbildade Chart of the Northern Pacific Ocean ännn närmare hvarandra än som angifves af ofvan-stående tabell (sid. 224). Lots’ Wife är nämligen på kartan förlagd nngefär 1° västligare än å den på ofvannämnda korrektion grundade tabellen, hvarför på förra stället afståndet därifrån till »Roca de Ora> [sicj!] utgör blott Is 20'.

• Denna karta har också ett »Rica de Oro or Gold Island» på samma lat., I1/»* västligare.

7 A chronol. hist. P. 2, 1806, s. 266.

genom att citera Meares* of van anförda ord finner anledning att framhålla, hurn föga den otillgängliga klippan förtjänade namnet »guldön». När sedermera felet i Meares’ longitudberäkning upptäcktes och hans Lots Wife flyttades tillbaka mot väster till sin rätta plats, fick namnet Rica de Oro göra sällskap och har sålunda i sin ordning fått ett läge, som med mer än 15? skiljer sig från de ursprungliga kartornas. De båda namnens identifiering

32. Nordvästra delen af Stilla Oceanen.

Efter John Meares 17Ö0.

har, såsom det synes utan närmare undersökning, sedan upprepats af nyare forskare,1 och ännu i Stielers Atlas läsa vi på kartan X:o 76, »reviderad 1899*: Rica de , Black , Weib. På Buraeys tid var ett dylikt misstag förklarligt, men att på grund

1 C. E. Meinicke säger: »Lots Wife, schon früh von spanischen Seefahrern gesehen, die sie auf ihren Karten Roca del oro oder las Coluiias nannten, ist nachweisbar zuerst von Cap. Meares 1789 entdeckt and benannt» (Inseln des Stillen Oceans, Th. 2, Lpz. 1876, s. 412). Harn litet denne eljest så noggranne forskare satt sig ia i den förevar&nde frågan bevisas därof, att han begagnar de oriktiga namnformerna Roca de oro och| Roca de plata (2, s. 314). Den senare identifierar han med en likaledes obefintlig ö, »Crespo».af en felräkning på 15 longitudgrader identifiera en ö med en annan, som aldrig funnits till, borde i våra dagar ej längre förekomma.

Den ö, som uppkallades efter skeppet »Saint Antoine», fick längre vänta på ny upptäckt. Den återsågs först 1821 af ryssen Powalischin, som åt ön gaf namnet »Sankt Peter». Kort därefter kallades den af Ponafidin, en annan rysk sjöman, »ön med de tre bergen», hvilken benämning af Krusenstern utbyttes mot den sistnämnde upptäckarens namn.Meinicke, anf. arb. 2, s. 412; de här förekommande uppgifterna äro antagligen hämtade från Krusenstern, *Recueil de mémoires hydrographiques pour servir d'analyse et d'explication a l'atlas de l'Océan Pacifique,* St Petersb. 1827, till hvilket arbete jag icke lyckats bereda mig tillgång. Det är alltså den för öfrigt fullkomligt obskure Ponafidin, hvars namn blifvit förevigadt på den plats, där ett hundra tio år tidigare de raska franska sjömännen velat hylla det fartyg, som nu bar dem upp mot outforskade breddgrader.

***

De öar, som jag hittills med måhända alltför stor utförlighet behandlat, hafva ingen annan historia än den, som ligger i deras namn och de nakna latitud- och longitudsiffrorna. Om de i verkligheten blifvit sedda, hafva de än mera sällan blifvit af människofot beträdda och äro så godt som alla obebodda. I olikhet härmed har ön S:t Antoine — eller Ponafidin såsom vi nu måste kalla den — sin lilla historia, hvars enda kända episod är ett i nyaste tid företaget kolonisationsförsök.

Sedan Bonin-öarna blifvit tagna i besittning af Japan och ställda under guvernörens i Tokio förvaltning, skulle denne en gång inspektera de aflägsnaste delarna af sitt administrationsområde. Härmed förenades planen att öfverföra kolonister till en del obebodda öar, särskildt till de ofvan ofta nämnda Volcanos. Med den ångare, som för detta ändamål afsändes från Yokohama, följde den tyske botanisten O. Warburg, ur hvars reseskildring*Eine Reise nach den Bonin- und Volcano-Inseln* (Verh. der Ges. für Erdkunde zu Berlin, Bd 18, 1891, s. 248—268). Det nämnes icke hvilket år resan ägde rum; detta torde ha varit 1889. vi hämta följande:

»Den 160 sjömil söder om Fatsidijo-shima belägna ön S:t Peter eller Ponafidin, af japaneserna kallad Tori-shima (Fågelön), ärlikaledes en gammal, inemot 1200 fot hög vulkan, på hvilken man ännu kan se spåren af en krater, som är alldeles kal, men om hvars utbrott ingenting är bekant. Däremot såg kapten Eldred år 1873 norr därom, helt nära klippön Smith, en verksam, eld och lågor utsprutande vulkan, som helt nyss uppkommit och blott var omkring 12 m. hög.Den lifliga vulkaniska verksamheten i dessa trakter kan framkalla misstanken, att en eller annan i forna tider upptäckt ö sedermera försvunnit. Om vulkanutbrott på hafsbottnen tala de massor af flytande pimsten, som här flera gånger påträffats; så t. ex. af Sebastian Vizcaino 1612 (se ofvan sid. 197) och af kapten James King d. 4 och 5 nov. 1779 (*A voyage to the Pacific Ocean* ... performed under the direction of Captains Cook, Clerke and Gore, Vol. 3, s. 405). Ön Tori-shima var alldeles obebodd, men däremot fullkomligt betäckt af albatrosser, hvilka just nu höllo på att häcka. Ingen landningsplats fanns, men det oaktadt sattes en båt i sjön, för att bereda utvandringskommissionen tillfälle att taga ön i betraktande och afgifva sitt yttrande därom. Kommissarierna återvände med en korg full af stora albatrossägg och förmenade sig ha funnit litet vatten i ravinerna, till följd hvaraf de uttalade sig för möjligheten att här anlägga en koloni. Det gjorde ett tämligen tröstlöst intryck att se elfva utvandrare, bland hvilka två kvinnor och tre barn, med ej särdeles förnöjda miner ros bort till den nästan endast med torrt gräs betäckta ön. De medförde tre mycket magra kalfvar samt täcken, madrasser, bjälkar och bambustänger till husbyggnad, en roddbåt med utriggare, och last but not least, åtminstone till tröst i ensamheten, en ganska stor kvantitet sake eller japanskt risbrännvin. Tre månader förut hade en japansk tjänsteman här släppt ut ett par höns, och man trodde sig kunna hoppas, att dessa rikligt förökat sig. I hvarje fall fanns det godt om hajar — vårt fartyg formligen omsvärmades af dessa väldiga fiskar — och kunde man fånga dem, så vore därmed en affär att göra, ty i Yokohama betalas en pikul bajfenor med 65 dollars; då 50 fiskar

lämna en pikul, så är hvarje haj redan genom sina fenor värd mer än en dollar. Men huru skulle de arma kolonisterna med sin svaga båt kunna våga sig ut genom bränningen på öppna hafvet, och hvarifrån skulle de helt plötsligt lära sig hajfångstens hårda och svåra yrke? Några japaneser landsattes också, men endast för att installera kolonisterna; vi skulle afhämta dem på hemvägen.

Då vi på vår återresa uppnådde ön, var det skymning; emellertid hade vi ej undgått de kvarlämnades spanande blickar, och såsom signal antände de det torra gräset. Det stormiga vädret tvang oss dock att ligga bi långt från ön, en stark båt, bemannadmed de kraftigaste sjömännen, sattes i sjön, och det var med ej ringa spänning som vi sågo dessa uppnå den höga bränningen. Det hade nu blifvit nästan alldeles mörkt, gräsbranden hade gripit omkring sig vidt och bredt, och öfver ön lägrade sig en tät rök, men öfver denna kretsade i millioner de skriande fåglarna, hvilkas afkomma elden hade förintat. Båten kunde ingenting uträtta; visserligen hade kolonisterna samlat sig på stranden och ropade öfver bränningen, att de ville vända åter till sina hem, men det var en omöjlighet att genom det våldsamma vågsvallet uppnå stenramlet på stranden. En enda utväg återstod, nämligen att låta ångaren öfver natten kryssa i närheten af ön och nästa morgon göra ett nytt landstigningsförsök. En sådan tidsförlust ville emellertid guvernören af Tokio icke medgifva, då angelägna göromål väntade honom; vi fortsatte därför vår färd, lämnande människorna på Fågelön för någon tid åt sitt öde. Med hvilka känslor de skulle se oss ånga bort kan man lätt tänka sig. Guvernören lofvade att efter återkomsten till Tokio utsända en skonert för att afhämta folket; huruvida detta skedde, om landningen lyckats och alla kolonisterna lämnat ön, har jag aldrig fått veta.»Saint Antoines färd såsom nordgräns för kunskapen

om Stilla oceanen.

Äldre tiders åsikter om Stilla oceanens nordliga begränsning. — Amerika och Asien på kartorna skilda af ett bredt haf. — De båda kontinenterna förenade genom en sammanhängande knstlinie. — Anian-snndet. — Ett stort land mellan Amerika «ch Asien. — Janssonii Terra Incognito. — Compagnies lhnd. — Juan da Gamas land.

— Saint Antoines segling öfver Stilla oceanen. — Den högsta nordliga breddgraden.

- Enrslinien utlagd på kartorna. — Guillaume Delisles världskartor. — De ryska apptåckterna i norr. — Joseph Nicolas Delisle och Philippe Buache. — Deras åsikter om Gamalandet. — Den senare om Saint Antoine. — Robert de Yaugondie. — De oiata spåren af Gamalandet, — Saint Antoines knrslinie försvinner från kartorna.

De upptäckter, hvilka vi i det föregående sökt vindicera åt M. de Frondat och hans män, hade af samtiden missuppfattats eller snart blifvit glömda. De kunde alltså icke åt sin upphofs-man eller det skepp, som stod under hans befäl, bereda någon geo-grafisk berömmelse. Den roll, som, enligt hvad i inledningen framhållits, »le Saint Antoines» resa spelat i den teoretiska geografien, är därför icke förbunden med nyfunna land; den anknyter sig tvärt om till den del af färden, under hvilken land längsta tiden var helt och hållet utom sikte. För att förklara detta nödgas jag åter släppa reseberättelsens tråd och göra en kortfattad utflykt på den historiska geografiens område. Jag har i det föregående behandlat en del ögrupper och enstaka öar, verkliga eller fingerade, 1 norra delen af Stilla oceanen; det återstår att redogöra för detta bafs begränsning mot norr, i den mån frågan härom faller inom ramen för detta arbete.

Upptäckternas historia lär oss, att det var Södra Amerika nom föpst betraktades som en »ny värld», saknande motsvarighet 1 de från medeltiden öfverlämnade geografiska föreställningarna, ®®dan man länge hade svårt att frigöra sig från den förste upplevarens öfvertygelse, att de funna kuststräckorna af den storakontinentens norra hälft voro delar af Asien. När sammanhanget mellan Södra och Norra Amerika ej längre kunde betviflas, eller hoppet att mellan dem finna en genomfart inskränkts till sökandet efter en smal passage, en af naturen bildad Panamakanal, uppstod en kartbild, som åt den nya världen i hela dess omfattning gaf en själfständig, från gamla världens fastland fristående teckning. Den äldsta representanten af denna karttyp är Johan Stobniczas världskarta af 1512,1 * 3 * märklig i främsta rummet därför, att den, innan ännu upptäckterna på något ställe nått Amerikas västkust, åt densamma ger en i sina hufvuddrag riktig sträckning. En följd af denna teckning var, att den ännu ej af Balboa skådade eller af Magellan genomseglade oceanen afgränsades såsom en särskild del af världshafvet. Då man icke hade någon kännedom om, att de asiatiska och amerikanska kusterna i norr närma sig hvarandra,

framställdes oceanen såsom i det närmaste jämn bred, utan någon afsmalning mot norr.

Ungefär samtidigt uppstod emellertid en härifrån afvikande karttyp, som för första gången framträder i den lilla skisserade världskartan af Franciscus Monachus 1527.* Återupptagande teorien om Amerikas sammanhang med Asien, låter denne Stilla oceanen begränsas af en mot norr buktad kustlinie. Under 1500-talets förra hälft ägde dessa båda karttyper bestånd vid sidan af hvarandra; såsom mera utbildade represen tan tet af desamma kunna anföras Orontii Finjei världskarta af 1531,8 som vidhåller landförbindelsen mellan Amerika och Asien, och Gerhard Mercators karta af 1538,* som låter de båda världsdelarna i norr åtskiljas af ett bredt haf.

Redan tidigt under seklets senare hälft uppträder en tredje karttyp, som på ett förunderligt sätt öfverensstämmer med verkligheten, hvarom vid den tiden ingen kunde hafva en på åskådning grundad kännedom. Vi se denna i de kartor, som låta Amerikas och Asiens kuster i norr närma sig hvar andra och här åtskiljaa af ett smalt sund, Ånian-sundet, till läge och sträckning på ett förvillande sätt liknande det århundraden senare upptäckta Berings sund.

Denna geografiska gåta har, såsom bekant, beredt forskningen mycket hufvudbry. Hvad namnet Anian beträffar, så torde icke kunna betviflas, att detsamma härleder sig från Marco Polos benämning på en af Ostasiens provinser, som genom missförstånd

1 Nordenskiöld, Facsimile-atlas, Tab. XXXIY.

3 Nordenskiöld, Periplus, Pig. 41.

3 Facsimile-atlas, Tab. XLI.

* Ibid. Tab. XLIII.flyttats högt mot norden, men härmed är ej självfva sundets uppkomst förklarad. Några forskare, såsom Sophus Ruge,1 * 3 hafva tillskrifvit den uteslutande lärda spekulationer: teorien om sammanhanget mellan världshafven fordrade en förbindelseled i norr, motsvarande Magellans sund i söder, och föreställningen härom underhölls af hoppet om tillvaron af en nordvästpassage; Nordenskiöld* åter har framkastat en förmodan om, att i öfrigt hemlighållna expeditioner nått Yancouver-arkipelagen och uppfattat något af de här befintliga snnden såsom den eftersökta passagen mellan Amerika och Asien, eller att obestämda underrättelser om en sådan passage från infödingars berättelser letat sig väg till Europas kartografer. I denna fråga, som, i brist på alla skrifna eller tryckta urkunder, helt och hållet måste hålla sig på hypotesernas område, är jag mera böjd att biträda den förstnämnda åsikten, dock ej fullt så som Ruge framställt densamma. En nordlig passage motsvarande Magellan-sundet har visserligen på spekulationens väg kunnat uppkomma; vi se också en sådan, under namn af >Fretum arcticum», på Mercators ofvan citerade världskarta skilja Norra Amerika från ett hypotetiskt polarland, men detta sund med sin sträckning från öster till väster har näppeligen gifvit upphof till Anian-snndet, som på Bolognino Zalterios karta af 1566,8 där det för första gången förekommer, går från söder till norr, alldeles så som det verkliga Bering-sundet. Det synes mig därför antagligare, att Anian-sundet tillkommit genom en sammanjämkning af de båda karttyper, hvilkas ursprungligaste representanter vi se hos Stobnicza och Franciscus Monachus. Att, i öfverensstämmelse med den senares teckning, Amerikas västkust och Asiens ostkust närma sig hvarandra hade upptäcktsresorna under 1500-talet bekräftat; skillnaden dem emellan lånade man däremot från den förstnämnda karttypen, men reducerade den till ett smalt sund, som på ej fullt utredbart sätt fick namn efter ett mytiskt land, Ani eller Anian.

Den om verkligheten erinrande teckningen af Stilla oceanens begränsning mot norr blef, sedan den upptagits af Mercator 1569 och Ortelius 1570, allenaherskande på kartorna under en lång följd at år. I den vida bukt, som mot norr öfvergår i Anian-sundét, förlägges midt emellan Asien och Amerika först Marco Polos Zi-

1 Fre tum Anian, die Geschichte der Beringstrasse vor ihrer Entdeckung i Abhandl. u. Vorträge zur Geschichte der Erdkunde von S. Ruge, Dresden 188b. s 53 ff.

* Periplus, 8. 193.

3 Facsimile-atlas, fig. 81.pangu, senare utbytt mot det nyupptäckta Japan. Äfven sedan kartbilden af detta land

förbättrats så, som ofvan framhållits,1 behöll det stundom sin plats midt för Anian-sundets mynning,8 men fick snart för beständigt, i Öfverensstämmelse med verkligheten, sin plats närmare det asiatiska fastlandet. I öfrigt är Stilla oceanens karta norr om vändkretsen intill medlet af 1600-talet fri från andra landkonturer än de till omfånget obetydliga öar, hvilkas historia i föregående kapitel blifvit skildrad.

Vid sistnämnda tidpunkt uppträder på kartorna, såsom det synes från tre olika källor, öster om Japan ett vidsträckt land, hvartill vi på nutidens kartor icke finna någon motsvarighet, men som spelat en ingripande roll i så väl den teoretiska geografiens som •de praktiska upptäckternas historia. Då också »le Saint Antoines» resa åberopats i diskussionen om detta lands utsträckning och tillvaro, vilja vi här något närmare sysselsätta oss med detsamma.

På en karta öfver Stilla oceanen af den amsterdamske kart-utgifvaren Johannes Janssonius, hvilken karta först torde hafva publicerats 1650,3 se vi hela norra delen af nämnda haf fylld af ett land, som sträcker sig ned till 42° lat., men i norr afskäres af kartans rand, och genom inskriften »Terra incognita» betecknas såsom tvifvelaktigt eller hypotetiskt; i öster skiljes det genom »Fretum Anian» från Californien och i väster närmar det sig Japans nordspets på ett afstånd af omkring 200 geogr. mil. Hvar-ifrån denna landkonfiguration leder sitt upphof finnes ingenstädes uppgifvet. Den företer emellertid en slående likhet med teckningen af Amerikas västkust norr om Californien på en del äldre kartor, framför andra den här i facsimile (fig. 33) återgifna kartan öfver Amerika i Mercators Atlas minor (Amst. 1628).4 Denna kuststräcka, stundom betecknad som det af Francis Drake 1579 upptäckta »Nova Albion», har på dessa kartor också fått en riktning från öster till väster och skiljes från det öfriga Amerika af en bred hafsvik med obestämd afslutning. Det synes hafva legat nära till hands att till detta mellanting mellan vik och sund förflytta den gamla benämningen Anian, och härmed var det Janssoniska »Terra

‘ Se sid 160.

* Se världskartan af Cornelius de Judäis 1593 (Facsimile-atlas, Tab. XL VIII).

3 Nokdenskiöld, Periplus, Tab. LVII: Remarkable maps, II: 13.

4 Se för öfrigt Johannes Janssonii glob af 1621 samt världskartor af Hbnr. Hondius 1630, Philii'pus Eckebrecht s. å. och N. J. Visschbr 1639 (Remarkable maps, I: 9: II: 6, 8, 9).incognita» afsöndradt såsom ett särskildt land och den däraf följande kartbilden gifven.

Såsom nästan alla kartografiska vrångbilder har detta »Terra incognita» irrat omkring på kartan och för^t sent blifvit därifrån helt och hållet utplånadt. Vi se det sålunda, ehuru med reducerade dimensioner, dels på kartor af Pieter Goos, daterade 1666,1 dels, med namnet Anian, på en världskarta af Jean Covens och Corneille Mortier, tryckt i Amsterdam omkr. 1710.* Dessa kartor

33. Karta öfver Norra Amerika.

Efter Gerhard Mercator, Atlas minor. 1G28.

hade dock beredt plats äfven åt ett annat land, hvarom vi strax skola tala; hvaremot andra mera skeptiska kartografer uteslöto så väl detta som det ofvannämnda Terra incognita, med hvilket senare då hela Amerikas nordvästkust fick göra sällskap.*

Om Janssonii »obekanta land» för sin uppkomst haft att tacka en missförstådd kartteckning, så har det därmed samtida Com-

1 Pascaerte vande Zuyd-Zee tussche California en likas de Ladrones (fig. 34): och än tydligare på Paskaerte van Nova Granada en VEylandt California (fig. 41 å sid. 265 här nedan).

* Nordenskiöld, Periplus, Tab. LIX.

8 Se världskarta af Frederick de Wit 1660 (maps, III: 5).Kuststräckan högst uppe i öfre högra hörnet motsvarar Janssonii Terra Incognita, här redoceradt till mindre proportioner och nppflytt&dt till 54° nordi. latitnd.

Originalkartans storlek är 54 x 44 cm.; till följd af den starka förminskningen äro p& facsimilet en del af

originalets namn ntelämnade.

M

£

*

B

H

w

w

o

o

o

j®

?

Cb

Ö

Cb

i

8-

£

CO

*

z

o

-t

3

a

©

9

3

»

Cxj CO

cb «•►

s

o»

o

>•

a

§

»

3

©

3

3

©

S' *

> 3

ä

r

Qd cb

e

8-

ro

“o

o

0 □r

01 01

*

#/ Df/ierta,

Duas C c tunnas \

//

&

AND VAN E SO

^ Stoirn ¿ytan*

Strof £ Jd Vrtes

«"ESS*4

►

0

GD

g-

2

p

9pagnies land en något reellare grand. Jag har i det föregående here gånger haft anledning att omtala Martin Gerritsz. Vries’ resa 1643 samt äfven framhållit, att denne inträngde i Ochotska hafvet mellan tvenne af de Knriliska öarna, åt hvilka han gaf namnen Staten Land och Compagnies Land. Den första tryckta karta, likaledes af Joh. Janssonius,1 som framställde dessa upptäckter, gaf åt den förstnämnda ön — Iturap på nutida kartor — något så när riktiga dimensioner, men tecknade den senare — Urup, som i verkligheten är mindre — med vida öfverdrifna kustlinier, hvilka därjämte mot öster lämnades oafslutade; en tät dimma hade nämligen hindrat den holländske kaptenen att göra närmare iakttagelser. Hvad upptäckaren själf och efter honom sjökorts-fabrikanterna i hans fädernesland lämnat outfylldt, tvekade ej de teoretiska kartograferna att supplera. Redan Robert Dudley hade i sin Arcano del mare (Firenze 1646) tecknat Jesso, enligt hans förmening en halfö, med en sydkust som sträckte sig nära inemot Kap Mendocino i Amerika.8 Senare upptogs denna teckning af den franske geografen Nicolas Sanson d’Abbeville, som på en karta öfver Asien af 1652® utritade ett kolossalt »Terre de lesso, Yezo ou Sesso», sträckande sig norr och nordost om Japan samt i båda dessa väderstreck förlorande sig i det obestämda. På en af Sansons söner utgifven karta kombinerades denna teckning med Vries’ upptäckter, i det man lät »Terre de la Compagnie* * såsom sydkusten af ett »Terre de lesso ou Iepo» vid 40’ lat. utsträcka sig med en längd af mer än 30 longitudgrader mot öster.4 Sålunda hade Jesso från sitt rätta läge fått vandra ut i den vida oceanen, och vi få en förklaring af M. de Frondats ofvan citerade ord, att hans kurs från Van-Diemen-sundet, som han trodde sig ha genomseglat, ledde ut »dans les mers de Jesso et Compagnie».

Det tredje af de fabulösa land, som 1600-talets kartografer förläde i Stilla oceanens norra del, hade ett från de föregående i viss mån skiljaktigt ursprung. Det grundar sig nämligen hvarken på en verklig, men missförstådd upptäckt, eller på en oriktig tolkning af äldre kartbilder, utan måste, så vid t vi nu kunna klargöra saken, betraktas helt och hållet som ett fantasifoster. Jag

1 Nova et accurata Iaponiæ, Terra Esonis, ac Insularum adjacentium ex novissima détections descriptio. Apad Joannbm Janssonium. Amst. c. 1650; fac-similé hos Burxey, Vol. 3, b. 155. Denna karta öfverenastämmer i hnfvadsak med den först 1858 publicerade originalkartan öfver Yries’ resa.

* Se kartan öfver Japan och »Carta terza generale del' Asia* i Arcano, T. 1.

* Nordenskiöld, Periplus, fig. 96.

* Mappe-monde géo-hydrographique par le Sr Sanson, 1674.35. En del af Ostasien

Efter Melchiskdbcb

»/<’ li

Oriuincde Manuscrite Texelr.4

<»;/. lon voit le Detroit dAman

qui ne se trouve pomtsur celle «^Thevenofc a publicó' en, 166+

36. En del af Ostasien

Efter Philippe

Ce qui est ici en points, est la Pce*? des HolL dapres eette meme Curie de

a q inö Do loao da Gama Indo, da China pera Nova Espaha

O RI E N

Psi R TEmed Joào da Qamas land.

Thevenot 1664.

Ob servations sur le Ieso

-Les Lieux marques ici d'une- Etoile,sont dune Carte Je J mus s o »

nuis et îles Vues dressées par les HalLuidois Selon Kccinfrprr /ïsle leso est a qo h.Japon*?* de.Nipon,etàfi ou quelq. en-

droits Tl met entre deux ilsle de- Ma t s uni ajl c/lu est à qi dcg. de lot-U P. ûaubtl : elle est distante dit Japon de 12 ou 10 U Jap on sJ'Sclo n le P- Frn es, de io.k. Selon Pur chas .de Sou- 7 U.Espaq1*'Selon, le P. Carvaylio.

med Joào da Gamas land.

Büacbb 1753.afser här »Juan da Gamas land», som först framträder på en karta af Joäo Teixeira, enligt uppgift ritad 1649, men först bekantgjord genom det kopparstick, som åtföljer Melchisedech Thevenots här ofta citerade samling af reseberättelser (1664).1 I Thevenots redaktion är kartan, hvad dess nordostligaste delar beträffar, bearbetad efter Vries' upptäckter — vi finna där så väl Staten som Compagnies land med från honom lånade konturer och därjämte en del af Vries gifna ortnamn — men vid sidan af och delvis sammanfallande med dessa konturer uppträder med prickade linier en vidlyftig arkipelag betecknad genom inskriften »Terra q uio Do Ioäo dagarna indo, da China pera Noua Espanha» (fig. 35). Strax norr härom, vid 49° lat., slutar kartan, hvarför det synes egendomligt, att Thevenot. samtidigt med att han tillkännager, att han låtit afbilda originalet i dess fulla storlek, försäkrar, att kartan »lär oss, att det icke finnes något Anian-sund», hvar-vid han tillägger, att »om kartan sett dagen i slutet af föregående sekel, så kunde holländarne halva sparat många tunnor guld, som de förbrukat under försök att segla till Kina på nordöstra vägen och genom detta Anian-sund, som hela världen antagit vara beläget mellan Kina och Japan.» Detta yttrande står emellertid i strid med teckningen på ett handritadt exemplar af Teixeiras karta, som i medlet af förra århundradet fanns i Dépot de la marine och möjligen ännu förvaras därstädes. Den afbildning, som Philippe Buache häraf gifvit (fig. 36),* * visar nämligen Anian-sundet enligt den häfdvunna uppfattningen och därjämte Gamalandet med full-dragna konturer, öfverensstämraande med de hos Thevenot prickade. En jämförelse mellan de båda kartbilderna uppenbarar för öfrigt. att den kustlinie, som hos Thevenot förlagts längst mot öster, tillhör Asiens fastland, och då det är just till denna kust, som senare kartografer hänfört den ofvan citerade inskriften, höjes ej aktningen för den på ett sådant misstag grundade hypotesbyggnaden. I hvarje fall har den ursprunglige utgifvaren tydligt tillkänna-gifvit, att han hyste större förtroende till Vries' än till da Gamas upptäckter, men oaktadt detta och ehuru i öfrigt ej en enda notis sett dagen om den senares person, om tiden för hans upptäckt

1 Kartan (i 2 blad) omfattar Ostindien, från Godahoppsudden till Japan; på det första bladet läses: »Ioao Teixeira Cosmographo de Sna Magestade Afez em Lix-boa o Anno de 1649. > Den är afsedd att illnstrera den i samlingen intagna Routier pour la navigation des Indes Orientales af Alexio da Motta, och utgifvaren yttrar därom (i företalet till 2:e Partie): »Elle est da patron de celle que l'on donne aux pilotes des vaisseaux qui vont de Lisbonne aax Indes Orientales.»

* Considérations géogr. et phys., Paris 1753, Xe carte; jfr arbetets texts. 18 not.eller de närmare omständigheterna vid densamma, har i alla fall Gamalandet blifvit betraktadt såsom en verklighet och, sedan det accepterats af Guillaume Delisle1 och därefter kopierats från den ena kartan till den andra, ansetts böra eftersökas och först sent blifvit definitivt ntmönstradt från de geografiska föreställningarna.

Af det anförda framgår, att det var ett rikt material af förmenta upptäckter, som här förelåg för geograferna vid 1700-talets böljan, och att svårigheterna att sammanjämka dem alla voro betydande. Den mest gängse föreställningen var, att Compagnie-landet i öster sammanhängde med Gamalandet och att dessa båda, ofta betecknade med det gemensamma namnet Terre d'Yezo, mellan 40° och 44° lat. sträckte sig i rät riktning mer än halfvägs öfver mot Amerika.

*

*

*

Uppenbarligen skulle hvarje resa, som vid denna tid hemförde säkra underrättelser från trakter, hvilkas karta var så obestämd och omtvistad, omfattas med stort intresse. Ett sådant har också kommit M. de Frondats expedition

till del. Yi ha visserligen ingen antydan om, att han själf haft för afsikt att göra nya upptäckter och genom sådana slita de geografiska tvistefrågor, som på hans tid voro brännande, men då efter hans hemkomst de lärde granskade de under resan gjorda anteckningarna, funno de däri åtskilligt egnadt att belysa de nämnda frågorna. Såsom synes af det följande voro dessa frågor föremål för uppmärksamhet äfven bland deltagarne i resan.

Sedan M. de Frondat d. 29 april 1709 passerat de båda öar, åt hvilka han gaf namnen S:t Antoine och S:t Roch, ställdes kursen i hufvudsak mot nordost. Allt ifrån den 17 maj, då man nått en polhöjd af nära 37°, sågos på hafsytan hvarjehanda föremål, såsom trästycken, hvaraf några tycktes varit bearbetade af människohand, sjögräs och röda fläckar. Moirie drog bäraf den slutsatsen, att strömsättningar här voro rådande, och att man befann sig i närheten af »Terres de la Compagnie, qui ne sont pas encore bien découvertes». Till liknande slutsatser föranleddes M. de Frondat den 23 maj, då han vid 39° lat. fann hafvet så stilla som en fisk-

1 P4 hans L'Ane dressée sur les observations de VAcad. R. des sciences et quelques autres, et sur les mémoires les plus recens, Paris 1700. Här är för första fingen Gamalandet betecknadt såsom sjd-kusten af Terre de la Compagnie.

Tmer. 13.

16dam, oaktadt det blåste en frisk vind; detta kunde ej förklaras på annat sätt, än att man hade land helt nära till lovart. Då Moirie för samma dag har antecknat: >Le temps sombre», så fanns ju en giltig grund, hvarför det förmodade landet icke kom i sikte.

De bevarade resejournalerna upplysa oss icke om anledningen, hvarför man allt fortfarande styrde upp mot högre breddgrader; antagligen var det dock ej för att uppsöka Compagnie-landet, utan troligen föreskrefs kursen af de rådande vindförhållandena. Från den 23 till den 29 maj hade man hårdt väder och svåra stormar från NN O och O samt häftig ström, som satte mot N och NV. Sistnämnda dag visade besticket 44° 11' lat.,1 och den 4 juni nåddes den högsta polhöjden; denna dag observerades nämligen 44° 52' och enligt besticket befann man sig då vid 174° 45' v. long. fr. Paris.2 Härifrån styrdes småningom mot lägre breddgrader i sydostlig riktning. Kylan var det oaktadt i juni månad lika sträng, som den plägar vara i december i Frankrike, och mot månadens slut inträdde en långvarig vindstilla, som hotade att ytterligare förlänga resans mödor och besvärligheter. Många af besättningen hade insjuknat i skörbjugg, och förråden af lifsmedel och vatten voro hårdt medtagna. Den 1 juli sammankallade därför chefen sina officerare till ett skeppsråd, som beslöt, att man borde uppsöka Califomiens kust för att där hämta hvila och förfrisk-ningar. Man ändrade alltså vid ungefär 33° 30' lat. kursen till ostlig, men det dröjde ända till den 23 juli innan det efterlängtade landet kom i sikte.

* ♦

*

Ingen af de resor, som för geograferna vid 1700-talets början voro närmare bekanta, hade i Stilla oceanen nått längre mot norr än vid pass 40" lat.; denna breddgrad var den yttersta gränsen för Manila-galeonernas lagstadgade kurs, och om en och annan af de förut omtalade sjöfararne öfverskridit densamma, voro underrättelserna härom antingen i sig själfva otillförlitliga eller ock lågo de ännu i arkivens gömmor, hvarur de först närmare vår tid blifvit framdragna. När nu de på »le Saint Antoine» förda loggböckerna, efter detta fartygs hemkomst 1711, blefvo tillgängliga, kunde på grund af dem uppdragas en kurslinie, som med nära * *

1 Enligt Fbondat; Moiribs tabell visar samtidigt endast 43° 2'.

* Då denna longitndbestämning torde vara omkr. 7° för mycket ostlig, befann man sig i verkligheten vid 178° 30' o. long. fr. Paris.5 breddgrader vidgade området för den säkra geografiska kunskapen om ifrågavarande del af världen. Det var visserligen endast en öde hafsrymd, som härigenom uppdagats, men inom densamma föllo just de vida landsträckor af tvifvelaktigt ursprung, hvilkas placering beredt de äldre kartograferna så stora svårigheter. Så vida alltså icke tron på dessas tillvaro kullkastades, måste de vika tillbaka längre mot norr i ännu ej utforskade regioner.

Vi hafva redan sett, att den förste, som vetenskapligt tillgodogjorde sig iakttagelserna under »le Saint Antoines» resa, var dessa tiders förnämste geograf, Guillaume Delisle. Det var dock ej blott de nyupptäckta öarna, som väckte hans uppmärksamhet och af honom hartografiskt bestämdes (1714); han har också beräknat fartygets kurs i de farvatten, hvilka på hans tid voro mest okända. Delisle hade fått i uppdrag att för den unge konungen Ludvig XV:s undervisning upprätta en världskarta; denna Mappemonde ä Vusage du rot förelåg färdig d. 15 april 1720, och den 27 därpå följande november redogjorde författaren inför den franska vetenskapsakademien för de principer han följt vid kartans utarbetande. På denna karta se vi åtskilliga kurslinier utlagda, nämligen dels de stora upptäcktsfararnes, Magellans, Men-daftas, de Quiros', Le Maires och Tasmans, dels en linie betecknad med inskriften »Route du St Antoine en 1710» (borde vara 1709). Denna linie börjar vid Kinas kust, passerar norra delen af Liu-kiu-arkipelagen och ön »St Thomas», når upp till öfver 44° lat. samt träffar Californiens kust vid ön S:t Clement, hvarifrån den fortsätter mot söder och slutar, efter att ha berört Galapagos-öarna, vid Arica i Peru. Den nya och förbättrade upplaga af denna karta, som utgafs d. 15 sept. 1724 i två skilda blad, upptager samma linie, dock endast på västra halfklotet och med uteslutande af kursen mellan Kap Corrientes på Mexicos västkust och Arica. Denna senare upplaga hänvisar i själfva sin titel till de astronomiska och geografiska observationer, som författaren, enligt hvad nyss nämndes, förelagt vetenskapsakademien fyra år tidigare.1 ^lan skulle häraf vänta att i den citerade afhandlingen2 finna *

1 Kartans titel lyder: Hémisphère Oriental (Occidental) dressé en 1720 pour l'usage particulier du Roy sur les observations astronomiques et géographiques raportées la même année dans l'Histoire et dans les Mémoires de l'Académie Ru des Sciences. Par Guillaume Delisle.

* Détermination géographique de la situation et de Vétendue des différentes parties de la terre. Par M. Delisle l'aîné (Hist. de l'Acad. R. des sciences, Année H20, s. 365-384).resultaten af de resor närmare omtalade, hvilka framför andra åtnjutit äran af att på kartan särskildt utmärkas. Detta är emellertid icke fallet hvad »le Saint Antoine» angår. I afhandlingen säges endast i allmänna ordalag, att författaren bestämt läget af Austral-länderna och öarna i Söderhafvet efter berättelser af upp-täckarne, hvilkas router blifvit utlagda jämte data för deras resor. »Dessa router tjäna ej blott såsom bevis för riktigheten af det läge jag gifvit åt dessa land, utan äfven för att utmärka huru långt vår kunskap om hafvet sträcker sig.» Såsom en sådan gräns-linie har alltså »S:t Antoines» kurs i främsta rummet ansetts af betydelse, men därjämte har den, ehuru det ej direkt utsäges, utan tvifvel influerat på Delisle's placering af Terres d'Ye90, de la Com-pagnie et de Gama. Det förstnämndas plats och utsträckning hade han med stöd af den holländska expeditionen 1643 modifierat redan på sina glober af 1700 och på sin världskarta af samma år;1 * nu fick den sammanhängande sydkusten af de båda senare rycka upp till 46° lat. och förlädes mellan 1603 och 170° o. long. fr. Paris, alltså betydligt västligare än på äldre kartor.

* «

*

Härmed hade emellertid icke »Saint Antoines* resa spelat ut sin roll i kartografiens historia. Under den närmaste tiden efter densamma utfördes upptäcktsarbetet i Stilla hafvet af ryssarne, men de grepo verket an från motsatt håll mot sina föregångare, nämligen från norr, följaktligen lämnande, allt eftersom upptäckterna fortskredo, mellan dessa och »S:t Antoines» kurslinie ett till bredden alltmera minskadt bälte af outforskadt område. Inom detta envisades dock de teoretiska geograferna att inrymma de traditionella fantasialstren, till hvilka de lade nya på den amerikanska sidan, grundade på den trovärdighet de okritiskt tillmätte en Maldonados, en Juan de Fucas, en Bartolomeo de Fontes apo-kryfiska upptäckter. Och dessa geografiska fantasier inskränktes ej blott till de lärdes studerkamrar; de kommo att spela en roll äfven vid ledningen af de nämnda ryska upptäcktsfärderna.

Före sin död, 1726, hade Guillaume Delisle rekommenderat sin yngste broder, Joseph Nicolas Delisle, till en plats som astronom

1 Han ansåg emellertid, att Jesso var landfast så väl med Jdpan som med den asiatiska kontinenten, men vacklade sedermera betydligt i sina åsikter om detta

förmodade landsammanhang. Se hans Troisième lettre à M. Cassini sur la question que Von peut faire si le Japon est une isle (Journal des sçavans pour l'année 1700,

s. 223—229).vid den nyinrättade vetenskapsakademien i S:t Petersburg. Denne hade med den äldre broderns rika material af kartor och anteckningar ärft en stor vördnad för hans kunskaper och skarpsinnighet. Men denna berättigade känsla hade också inkräktat på den yngre broderns självständighet; han kunde nämligen icke frigöra sig från de villomeningar, som vi sett att Guillaume i åtskilliga afseenden hyste. Detta är visserligen icke i och för sig så anmärknings-värdt, som några forskare velot framhålla — upptäckternas historia visar tillräckligt många liknande exempel, äfven från senare mera kritiska tider — men värre är, att Joseph Nicolas Delisle ej synes kunna frikännas från beskyllningen att hafva tummat på resultaten af de forskningar, som han bättre än de flesta andra hade tillfälle att följa och som han delvis hade i uppdrag att vetenskapligt leda, for att få dem att passa in med förutfattade meningar.

Vitus Bering, de ryska upptäcktsfärdernas främste man, hade redan vid återkomsten (1730) från den expedition, som för alla tider hugfäst hans namn i geografiens historia, mötts af den förödmjukelsen att se sin verksamhet misskänd för det den icke bekräftade de lärdes åsikter. SeDare, under fortgången af »den stora nordiska expeditionen», kom det af Guillaume Delisle återuppväckta och af hans broder med ifver försvarade Gamalandet att spela en ingripande och olycksdiger roll. För att uppsöka detta samt det därmed förbundna Compagnie-landet, och öfver hufvud taget för att sammanknyta de ryska upptäckterna i norr med bolländarnes i de japanska farvattnen, utsändes Martin Spångberg från Kamtschatka, men oaktadt så väl han som hans underbefäl-bafvare Walton under tvenne resor, 1738 och 1739, seglade fram och tillbaka öfver de trakter af oceanen, där enligt kartorna dessa land borde ligga, fick Bering befallning att anträda sin resa 1741 i sydostlig riktning för att efter Gamalandets norra sida finna en säker vägledning till resans mål, Amerika.1 Det fruktlösa sökande, hvaråt han sålunda motvillig måste egna tid och krafter, blef en bidragande orsak till denna expeditions olyckliga utgång.

Men icke ens det fullkomligt negativa utfallet äfven af denna sista upptäcktsfärd kunde rubba den yngre Delisle i hans öfvertygelse. Etter sin återkomst till Frankrike 1747 utarbetade han i förening med sin anförvandt Philippe Buache en karta (se fig. 37), som för

1 Jfr K. E. v. Babb, Peter's des Grossen Verdienste um die Erweiterung der geogr. Kenntnisse (Beiträge zur Kenntniss des Ross. Reiches, Hi, s. 101 ff.); P- Laubidsbn, Vitus J. Bering og de russiske Opdagelsesrejser fra 1725—43, 1885, s. 121 o. flerstädes.västra Europas vetenskapliga värld skulle åskådliggöra resultaten af det ryska upptäcktsarbetet — och sina författares lärda funderingar.1 Vi se här, utom andra kurslinier, Berings router under hans båda förnämsta resor och Spångbergs route tUl Japan samt, såsom betecknande gränsen för det söder ifrån uppdagade området: Route du vaisseau françois le St Antoine de Tade, commandé par Mr de Frondât, allant de la Chine à la Californie en May, Juin et Juillet 1709. Denna kurs, som här uppenbarligen ej är direkt kopierad från Guillaume Delisles ofvannämnda kartor, utan själf-ständigt beräknad på grund af fartygets loggböcker, löper mellan 170° och 180° o. long. fr. Paris2 * ungefär parallellt med 1741 års ryska expedition, som på den franska kartan, orättvist nog, ej betecknas med Berings namn, utan med hans båda följeslagares, kapten Tchirikow och M. de l'Isle de la Croyère, den senare en tredje broder till Guillaume och Joseph Nicolas Delisle, anställd såsom vetenskapligt biträde vid den stora nordiska expeditionen, en post på hvil ken han skördade allt utom berömmelse.

Just vid de längdgrader, där de franska och ryska fartygens kurslinier mest närma sig hvarandra, skulle den olycklige Bering uppsöka Gamalandet. Men då de båda kurslinierna senare utlades på kartan, visade det sig, att de här åtskiljas blott af tre breddgrader; det var därför näppeligen möjligt att mellan dem intränga ett land af så vidsträckt omfattning. Kartograferna läto sig dock ej förbrylla af denna svårighet; Buache säger,8 att den omständigheten, att man här ej funnit spår af land, »endast bevisade, att den af Juan da Gama upptäckta kuststräckan måste vara en längre mot väster belägen ö och att den icke skjuter fram så långt åt öster, som åtskilliga af våra geografer föreställt sig.»4 * * * Vid denna ändrade förläggning råkade man dock i en förarglig kollision med

1 Carte des nouvelles découvertes au Nord de la mer du Sud, tant à l'est de la Sibérie et du Kamtchatka, qu'à l'ouest de la Nouvelle France. Dressée sur les mémoires de Mr. De l'Isle, professeur Royal et de l'Ac&d. des Sciences, par Philippe Buache de la même académie, et présentée à l'Académie dans son assemblée publique du 8 Avril 1750 par Mr. De l'Isle. Den till kartan hörande Explication, innehållande Delisles föredrag i vetenskapsakademien och ett därtill fogadt »Avertissement», utkom i Paris 1752.

* 190—200° o. fr. Ferro på facsimilet fig. 37.

• Considérations géogr. et phys., Paris 1753, s. 128.

4 En från de franska geografernas uppfattning afvikande mening hystes af den tyske kartografen J. B. Homann och haos efterföljare; på en under hans namn år 1744 utgifven världskarta fortsättes Amerikas västkust norr om Californien af ett mot nordväst utsträckt »Terra Esonis», hvars kustlinie kallas »Costa détecta a Dom J. de Garna».Spångbergs kurslinie, och det är egendomligt att iakttaga den vanställning densamma fick undergå för att rädda Gamalandets ära. På Delisle-Buaches' karta (fig. 37) skiljes af denna anledning sistnämnda land från Compagnie-landet1 II och i de sålunda uppkomna smala sunden låta kartograferna Spångberg framsegla i fullkomlig strid med hans egna iakttagelser.

Emellertid hade man ännu ej vågat åt Gamalandet gifva någon afslutning mot norr och öster, utan det tecknades alltjämt på kartorna såsom den sydliga kusten af ett land med obestämd utsträckning. Det bief J. N. Delisle förbehållet att gå än längre och åt Gamalandet gifva bestämda konturer, ja att däraf göra en hel arkipelag af en större och fyra mindre öar. Dock tillkom ej denna teckning därigenom, att han fick klar för sig den missuppfattning af Teixeiras karta, hvartill hans föregångare gjort sig skyldiga; tvärtom bekräftar han denna uppfattning genom att säga, att kartan bos Thevenot endast utmärker »sydkusten af detta land jämte några öar väster därom». Om den »förbättrade» kartbildens uppkomst upplyser oss Delisle genom följande: »Sedan jag på de japanska kartor, som M. Hans Sloane i London inköpt från Kämpfers arfvingar, sett en stor ö, som genom sitt läge icke kan vara något annat än Juan da Gamas land, har jag icke funnit någon svårighet att afsluta detta land mot norr och att vid dess Östra ända tillägga några mindre öar utsatta på de japanska kartorna».* I Öfverensstämmelse härmed tecknade han på sin Carte générale des découvertes de l'amiral de Fonte den nämnda arkipelagen vid 45° lat. och med en utsträckning i väster och öster af ej mindre än 13 longitudgrader.

Det dröjde ej länge innan från rysk sida gjordes en allvarlig gensaga mot ofvannämnda och andra förvrängningar af fakta, hvartill J. N. Delisle gjort sig skyldig. I en anonym

1 Möjligen hafva dessa land tecknats åtskilda redan på en handritad karta af J. N. Delisle, utarbetad 1732 för att tjäna Bering till efterrättelse. Denna karta, som von Baer icke sett (anf. st. s. 102 not), uppgifver Lauredsen som källa för de prickade kustkonturerna på kartan öfver Spångbergs resa i ofvannämnda arbete (Tab. II o. III, jfr texten s. 120 o. not 124).

* Nouvelles cartes des découvertes de l'amiral de Fonte, et autres navigateurs Espagnols, Portugais, Anglois, Hollandois, François et Russes, dans les mer« Septentrionales, avec leur explication . . . par M. de l'Isle, Paris 1753, s. 45. Detta arbete innehåller en ny och omarbetad upplaga af förklaringen till De* lisle-Buache's karta af 1750; den därtill hörande, likaledes omarbetade kartan, daterad sept. 1752, upptager också »S:t Antoines» kurslinie.37. En del af Stilla oceanen. Efluiikow

? N. Delisle och Ph. Buache, 1750.

75^-T37. En del af Stilla oceanen. Efte

./urttom>

J. N. Delisle och Ph. Buache, 1750.skrift,1 hvars författare anses vara Historikern G. F. Müller, vederlädes dessa

ock bestreds bl. a. på det bestämdaste Gamalandets existens. Men de franska geografernas uppfattning försvarades lika ifrigt af Philippe Buache i ett vidlyftigt arbete,2 i hvilket ban framlägger en imponerande apparat af kartor ocb notiser för att bevisa satser, bvilka delvis på grund af redan gjorda upptäckter voro ohållbara, delvis före seklets slut genom nya forskningsfärder skulle röna ett liknande öde. I detta arbete fram-drages på nytt såsom stöd för Gamalandet den japanska karta, som hemförts af Kämpfer; med ledning af denna, som vi nu få lära känna i facsimile, utritas en arkipelag af något mindre omfattning än den hos Delisle, betecknad med inskriften: »Kia-y-tao des Chinois et des Japonais que l'on prétend être la Terre de J. de Gama*.3

Men M. Buaches lärda afhandling intresserar oss här företrädesvis genom hvad den innehåller i fråga om »S:t Antoines* resa. På två af de medföljande kartorna (Tab. I ocb VII) är fartygets kurs utlagd mellan Kina och Californien, och på den senare af dessa äro genom pilar ocb andra beteckningssätt de under resan iakttagna bafsströmmarna ocb öfriga fysikaliska förhållanden utmärkta. En närmare förklaring bäraf finna vi i det kapitel,4 som afhandlar de fysiskt-geografiska iakttagelserna i norra delen af Stilla oceanen, eller »la Grande Mer» enligt den af författaren förordade benämningen. Här läses följande:

»Det har länge varit kändt, att man mellan Japan och Mexico iakttagit starka bafsströmmar, men M. de Frondats sjöfärd, som nära sammanfaller med Francisco de Gualle's,5 bar i detta afseende lärt oss en del intressanta enskildheter. M. de Frondat, som förde befälet på det franska skeppet »le Saint Antoine», hvars kurs är den nordligaste man känner tvärs öfver den Stora oceanen, erfor år 1709 (inemot 165° long.) särdeles våldsamma strömmar, kommande från norr, och hade sedermera, i maj, att utstå regnbyar

1 Lettre d'un officier de la marine Ru8sienne à un seigneur de la cour concernant la carte des nouvelles découvertes au Nord de la mer du Sud et le mémoire qui y sert d'explication, publ. par Mr. De Vlsle à Paris en 1752. Trad. de l'Original Russe, Berlin 1753. Jfr v. Baeb, anf. arb. s. 58.

* Considérations géographiques et physiques sur les nouvelles découvertes au Nord de la Grande mer, appellée vulgairement la mer du Sud, Paris 1753.

* 8e Considérations, Tab. I, VI, VII o. X samt texten s. 128.

4 Anf. arb. s. 134 ff.

6 Jfr ofvan sid. 183 o. 194. Påståendet är vågadt, då om Gnalles kars intet annat är kändt, än att han skall hafva nått Nya Spaniens knst vid 37l/*° lat.och en fruktansvärd sjögång. Han fann Härefter hafvet så stilla som en fiskdam (inemot 188° long, och 45° lat.), hvilket kom oss att antaga, säger han, att vi hade land till lovart om oss} Han fick sedan, innan han uppnådde 44° IT lat. (vid omkring 197° long), svårt väder med storm från NNO och O och häftiga strömmar, som satte mot N och NV. Han såg en mängd hvalar, och inemot 40° lat. var hafvet grönt; det såg här ut som små grönskande ängar. Längre fram fann han ström mot SO, och slutligen anlände han, den 24 juli, i närheten af Californien, efter det man, såsom han säger, under hela denna mödosamma öfverfart haft växlande väder och vindar, regnbyar och svår sjögång, samt slutligen stiltje.»

Dessa observationer, hvilka Buache hämtat ur M. de Frondats journal, då såsom ännu i dag förvarad i Dépôt de la marine, visa, att Frondat framseglat omkring sydgränsen af den mäktiga Kuro-shivo-strömmen.2 Om denna ströms upphof från sydligare breddgrader hade emellertid Buache ingen kännedom, hvarför han antog, att den iakttagna rörelsen i hafsvattnet härledde sig från norr och stod i samband med ismassornas smältning i polarhafvet. Dessas ursprung såg han åter i de stora sibiriska floderna och hämtade från isens tidvisa hopande mot kusten en förklaringsgrund till de olika åsikterna om landets utsträckning och kontinenternas sammanhang i de nordliga trakterna.

I det ofvan citerade stycket säges, såsom vi sett, uttryckligen, att ingen nordligare än M. de Frondat gjort passagen öfver Stilla oceanen från väster till öster. Såsom gräns mellan det kända och okända inlades också efter denna tid »S:t Antoines» kurs på åtskilliga kartor. Men oaktad t själfva resan härigenom synes hafva bort ådraga sig större intresse bland vetenskapsmän och sjöfarare, har intet därom blifvit publiceradt utöfver det korta utdrag ur befälhafvarens journal, som M. Buache meddelat.

Under det att alltså kartorna underhöllo färdens rykte, gaf bristen på närmare underrättelser därom anledning till en del misstag angående med resan förenade omständigheter. Sådana misstag finna vi exempelvis i den mexikanska jesuiten pater Miguel Venegas' Noticia de la California.s Utgifvaren af detta arbete, 1

1 »Ceci paroit favorable å 1& Terre de Garna», tillägger Buache i en not och visar sig alltså endast ogärna vilja släppa tanken på detta lands förlängning långt mot öster.

* Se: Segelhandbuch fur den Stillen Ozean, Hamb. 1897, s. 26 ff. och därtill hörande Atlas, Taf. 4.

* T. 3, Madrid 1757, s. 216.pater Andres Marcos Burriel, hvilken säsom appendix därtill publicerat bl. a. en del af Delisles och Buaches memoirer jämte en kopia af deras karta af 1752 med »S:t Antoines» kars utsatt, har inlåtit sig på en polemik mot utgifvaren af Ansons resa, Reverend Richard Walter, hvilken han i allmänhet beskyller för att hafva producerat »una satyra contra los Jesuitas». Han anser det emellertid kunna vara till gagn för sina landsmän att framlägga den kritik, som en så framstående sjöman som Anson gifvit af Manila-galeonernas kursföreskrifter. Härvid har han dock inlagt sin reservation mot ett af Walter framdraget exempel. Enligt denne skulle ett franskt fartyg år 1721, genom att följa den af Anson förordade kursen, hafva tillryggalagt vägen mellan Kina och Valle de Banderas vid Mexicos västkust på mindre än 50 dagar. Men då skörbjuggen så svårt härjat bland besättningen, att efter färdens fullbordande endast 5 eller 6 man voro vid lif, hade det väl varit bättre, säger den spanske jesuiten, att såsom exempel anföra ett annat franskt fartyg, »som är högeligen berömdt».1 2 * * * * * Det var »le Saint Antoine», som efter att hafva uppnått 45° lat. och där funnit friska västliga vindar, fullbordat sin resa utan att hafva lidit af skörbjugg ens så mycket som Manila-galeonen under dess vanliga resor. Anledningen härtill hade varit, att Frondat sökt hamn på Californiens öde och obeskyddade kust och här förfriskat sin besättning; huru mycket bättre hade det ej varit, om här funnits en koloni, och upprättandet af en sådan förordas lifligt af författaren såsom villkor för en lycklig utgång af seglingen upp till de höga breddgrader, som nåtts af »S:t Antoine» och förordats af Anson.

Hvad angår uppgifterna om det franska skeppet skola vi snart se, att de i intet afseende voro riktiga: det landade ej i Californien och af skörbjuggens lidanden fick dess besättning erfara tillräckligt.

Sista gången8 jag funnit >S:t Antoines» kurs, är på en karta af Robert de Vaugondie (fig. 38) kallad: Nouveau système géographique

1 »Que es sobradam ente notorio».

2 Jag bortser härvid frän helt och hållet betydelselösa och okritiska kopisters arbeten; exempelvis finnes >S:t Antoines» kurs utmärkt på Chart containing the coasts of California, New Albion . . . and islands dispersed over the Pacific Ocean to the North of the Line, by T. Jeffreys, Lond. 1753; på västra halfklotet i Atlas général, civil et ecclesiastique par M. Brion, Paris 1767; på två kartor i Atlas universel dressé sur les meilleures cartes mödernes, å Yenise chez P. Santini, 1776; på den nya upplagan af G. Delisles Hemisphere Oriental och Occidental,par lequel on concilie les anciennes connoissances sur les pays nord-cuest de VAmérique avec les nouvelles découvertes des Russes au nord de la mer du Sud (1774). De nya ryska upptäckter, som det bär gällde att sammanjämka med de gamla, till fakta upphöjda hypoteserna — Vaugondie använder ej längre som Buache prickade konturer för att utmärka dessa — voro hämtade från en året förut af ryska vetenskapsakademien utgifven karta.1 * Mot dennas nyktra framställning afsticka de Delisle'ska fantasierna hos Vaugondie på ett slående sätt. För Gamalandet har han åter upptagit Delisles öfverdrifna kartbild, men om motiven för denna återgång till en redan öfvergifven ståndpunkt tiger den kartan bifogade texten,8 hvilken ej heller har något att förmäla om »le S:t Antoine».

Den som för alltid utmönstrat Gamalandet från de lärda teorierna torde ha varit den yngre Buache;3 och om ännu någon tro funnits på dess existens, så borde den ha blifvit helt och hållet utplånad, sedan Cook 1778 och hans

efterföljare 1779 samt La Férouse 1786 och 1787 plöjt oceanen i flera riktningar. — Men det fanns ännu en möjlighet! Mellan de nämnda upptäcktsfarames kurser och söder om »S:t Antoines» route låg ett outforskadt område stort nog att rymma ett hypotetiskt land. Här flnna vi också på en karta af J. N. Buache4 * (fig. 39) ett »Grande Terre que l'on dit avoir été découverte par un vaisseau Espagnol» — den sista ättlingen af Gamalandet, äfven den inom kort förflyttad från hypotesernas till sägnernas värld.6 *

rev., coit. et aagm. des nouvelles découvertes et voyages du cap. Cook, par Dbzauche, successeur des S« Delisle et Buache, 1782: samt p& Carte réduite de la mer du Sud par M. ns Laborde, 1790. Antagligen träffas samma kurslinie äfven på flere andra kartor.

* Nouvelle carte des découvertes faites par des vaisseaux JRussiens aux eôtes inconnues de VAmérique Sept, avec les pais adiacents, S:t Petersb. 1773. En karta med samma titel hade redan 1756 utgifvits af ryska vetenskapsakademien, utvisande upptäcktsarbetets dåvarande ståndpunkt; äfven på densamma saknas Gamalandet (se Nordenskiöld, Periplus, fig. 42V

* Mémoire sur les pays de VAsie et de VAmérique situés au nord de la mer du Sud. Par M. de Vaugondie, géographe ordinaire du Roi, Paris 1774.

* Se facsimile-skis8en af dennes karta af 1775 i Pbschbls Geschichte der Erdkunde, s. 467.

4 Mém. de VInstitut National, Sciences morales et polit. T. 1, Paris, Ther-

midor an VI [1798], s. 492.

6 Ända in på 1800-talet fortlefde den dock ; i Atlas des ganzen Erdkreises in der Central-Projection entworfen von C. G. Reichard, flnna vi på Taf. 3, daterad

1803, en prickad kontur utmärkande »Wahrscheinliche Lage der grossen Insel, die ehemals ein spanisches Schiff gesehen haben soll, und vergebens wieder aufgesucht

38. Karta öfver Stilla ooeanen

U \ { f| j X V-v

tåfe&L &*$ M S' *

CJ

.-K J

, JfeZRT -ti

\ ^Jr r \ é- í¿m*A

^rrz. ., X

,^r\ vc. v\.

\^ yv

« \jå-^ j. y

^**£~dåf Jtomlle \ ¿&B-

*" \ ** x ^

•K Term* Ju veyaye du Sauvage Abne/utf* apt vw So.^de ¿rtfiátde, et *35* dt Itmptludt

norra del af R. db Vaugondie, 1774.38. Karta öfver Stilla oceanen

\

Vf/?

/

/

\

V

-- ^

S3

v

£*t±

>T

vX

’fi\i D- a/KXf\ ? " W j-/ \y y

V>X

>o\

/

>

k .*m

yrr*nyr .

X X

A -

' V

'^-rrl

SS^S#

:v

\ \

>,rX

Q\wv A

, \ Ncuaait.

Si***

sv*

-AV

V >

fV^

CA ¡{*5

' ^ »'

* * Lr^«4^fr-#

ÍA Ai f\

à X _i

i - . ..-X." X '-• -r temir *'“ ; c / _' / ji r - fa w/n #< arf__

\ c

\ -i • -

¿ X ; A>

**^.|x Vf^ **

'A ftii X

**v / n \ f \ v^» r **

„/ * í

—Aä „• / y&s

$/* x**

s /]x^s,

'.” \,

****

f?

fr Terme Ju vcyaye Ju Sauvage Afonc/iat-ape Se*de latitude et i5SdJe IcnjntuJe.

vene

norra del af R. dk Yauöondie, 1774.39. Karta öfver Stilla ooeanen. Af J. K. Buache, 1798.Efter Cooks och La Pérouses tider hade »S:t Antoines» kurs, som så länge stått som en obeveklig mur mellan verklighet och förmodanden, mellan sanning och dikt, förlorat sin betydelse i den praktiska kartografien, och härmed synes själfva resan hafva fullkomligt sjunkit i glömska, ett öde som jag hoppas hafva visat, att den ej förtjänat. * i

worden ist». Teckningen är uppenbarligen hämtad från J. N. Buache. Fränaamma källa vandrade legenden tillbaka till sitt nppgifna hemland, Spanien, där egna landsmän b tidigare kartor och upptäcktsfärder råkat i glömska. På en 1801 utgifven karta öfver Stilla oceanen af den spanake geografen Isidoro de Antillon är den ifrågavarande arkipelagen utlagd med namnet »Islas vistas por los Espanoles», och

i den kartan beledsagande texten äägea, att man visserligen förgäfves letat efter dessa öar allt ifrån 1600-talet, men man kunde dock ej betvifla deras existens, enär dénna blifvit bevisad af den berömde Buache i hans ofvan citerade memoire. Se: Carta esférica del Grande Océano, con un analisis en que se manifestan los fundamentos sobre que se ha construido, Madrid 1802, s. 8.Saint Antoine vid Californien och Mexicos västkust.

Förebud till närbeten af land. — De flytande algerna, »porra». — Ön San Clemente. — Betydande skiljaktighet mellan besticket och kartorna. — Californien en ö. — Dess kartografiska historia. — Fruktlöst sökande efter en hamn på Californiens ödsliga kust. — Besättningen angripen af skörbjugg. — Las Tres Marias. — Ankomst till Valle de Banderas. — Förskräckelse hos befolkningen. — De sjuka landsättas. — Svårigheter vid provianteringen. — De spanska myndigheternas vacklande hållning.

— Afsegling från Valle de Banderas. Möte med ett spanskt fartyg. — Oroande underrättelser om en engelsk kapareflotta. — Kursen ändras för att undvika denna. — Woodes Rogers’ expedition. — En spansk-fransk eskader utsändes mot densamma. — Alexander Selkirk och Robinson Crusoe. — Saint Antoine passerar Galapagos-öarna.

— Förmodadt land vid 26° b. lat. — Detta antages vara Terra Australis incognita.

— Navigacion por altura och Navigacion por el meridiano. — Ankomst till Arica.

Såsom ett säkert förebud att man nalkades Californiens kust betraktades af de spanska sjömännen uppträdandet

på hafsytan af flytande alger. Jag har förut omtalat, att det var denna företeelse, som tjänade Manila-galeonernas piloter till tecken, att deras kurs borde ändras till S och SO. Först påträffade man, 80 à 100 léguas från land, ett slag af dessa s. k. »porras», som beskrifvas såsom långa ihåliga stjälkar, i ena änden försedda med en lök-formig ansvällning, hvarifrån utgick en knippa breda blad; närmare land sågs ett annat slag, hvars stjälk tilltjocknade uppåt och som hade smala, jämnbreda, gulaktiga blad. Äfven de franska sjöfararne, hvilka dock såsom navigatörer stodo vida öfver sina samtida spanska yrkesbröder, erkänna, att »det bästa tecknet på att man nalkas denna kust är ett slags alger, breda som tobaksblad, med bär, samt sammanhängande i långa rader».1 * &

1 Om dessa alger se en afhandling af F. J. Ruprecht, Neue oder unvollstän-dig bekannte Pflanzen aus dem nördl. Theile des Stillen Oceans, s. 78 (Mém. de l'Acad. Imp. des sc. de S. Pétersb. 6:e Sér. Sc. nat. T. 7, 1855). Denne författare, som antar, att spaniorernas »porra» var en Nereocystis (afbildad i A. Postels

& F. Ruprecht, Illustrationes algarum ...in Oceano Pacifico collectarum, Petro-Att man för positionsbestämning nödgades sätta sin lit till så osäkra tecken, visar bäst otillräckligheten af dessa tiders nautiska hjälpmedel och otillförlitligheten hos de befintliga sjö* korten. Vi ha förut sett, att besticket på »S:t Antoine» under oceanfärden från Peru till Guam visade ett resultat, som betydligt skilde sig från kartorna; än större utföll denna brist på öfver-ensstämmelse under förden från Kina till Californien.

Den punkt af sistnämnda land. som först pejlades från »S:t Antoine», var ön San Clemente. Dock är det nppenbart, att härmed icke kan hafva förståtts den ö, söder om den califor-niska staden Los Angeles, som nu så benämnes, utan den nordväst om densamma belägna mindre ön San Nicolas, hvars läge på nutida sjökort är 33°

17' lat. och 121° 52' v. long. Paris.

Moiries bestick gaf emellertid 112°

54' v. long. och Frondats 110' 28'.

Den förre säger, att hans räkning utvisade 338 lieues öster om fartygets verkliga läge, »enligt en holländsk karta, som fanns ombord, då man icke kunde begagna sig af Pieter Goos' karta, emedan den ej omfattar vare sig detta land eller kusten af Nya Galicien. På grund af denna skiljaktighet», tillägger han, »kan man sluta, att denna navigation aldrig företagits af andra än spaniorerna, h vil ka icke publicera sina iakttagelser; till följd häraf kunna kartorna vara i uågon mån oriktiga, och detta, jämte fel i besticket och hafs-strömmarna, har utan tvifvel gifvit upphof till en så betydande

40. Porra. Efter Le Gentil.

poli 1840, T. IX), stöder sig hufvodsakligen på en beskrifning &f den franske botanisten GuAttard, citerad af Le Gentil (Voyage dans les mers de VInde, T. 2, Paris 1781, s. 215). Den afbildning af växten, som Le Gentil återgifvit efter en i Manila erhållen teckning (flg. 40), har Rnprecht däremot icke sett. Mer eller mindre utförliga beskrifningar af »porra», som för Raprecht varit obekanta, finnas i förut citerade arbeten af Antonio de Moboa (s. 357), Thevbnot (P. 2, Rel. des Isles Phil. par nn religienx, s. 9) och Gbmblli Carberi (T. 5, s. 403, 407).differens». Frondat åter, som enligt sitt bestick befann sig ytterligare 2V* *0 åt öster, skyller hela felet på Pieter Goos, som skall ha förlagt ön vid ungefär 132° v. long., och hvars karta alltså utvisade en olikhet mot skeppsräkningen af omkring 20 längdgrader. Om vi nu jämföra de här relaterade positionsuppgifterna, så finna vi, att felet bör fördelas jämnt mellan kartograferna och navigatörerna: de förra hade lagt ön 10° för långt åt väster; de senare funno den 9—11° för långt mot öster.

Men en än mer i ögonen fallande oriktighet hos den tidens sjökort var, att de tecknade Californien såsom en ö; Moirie, fången i samma föreställning, talar också om »1'ile de Californie» och betecknar hafsviken innanför densamma som en »kanal». Visserligen hade redan 1539 Francisco de Ulloa inträngt till närheten af den Californiska vikens botten och 1540 Hernando de Alarcon till fullo bevisat, att ingen genomfart här förefinnes* och i öfverens-stämmelse härmed hade den Californiska halfön, från det den började tecknas med sin riktiga långsträckta form, på kartorna gjorts landfäst med Norra Amerika. Men i början af 1600-talet hade en annan uppfattning gjort sig gällande: vi se Californien som en ö första gången på en karta af Henry Brigos, publicerad

af Samuel Purchas 1625,1 och grunden härför angifves af följande inskrift på kartan: »Califomia, sometymes supposed to be a part of the westerne continent, but since by a Spanish Chatte taken by the Hollanders it is found to be a goodly Ilande.» Denna teckning upptogs af de holländska kartograferna och blef den rådande under hela 1600-talet. Vid tiden för »S:t Antoines* resa hade dock redan en återgång skett till det äldre och riktigare teck-ningssättet, och uppliofsmannen till denna som till så många andra förbättringar af världskartan var GtUILLaume Delisle. Han införde denna nyhet på sina glober och sin världskarta af 1700 och har i en af handling8 utförligt redogjort för de grunder, som härvid varit de ledande; dock ansåg han frågan ej af gjord och tecknade därför ännu den Californiska viken med obestämd afslutning. Den äldre Nolin däremot, på en samtidigt utgifven karta, iakttog ej samma försiktighet, men ådrog sig dock af sin kollega beskyllningen för plagiat,3 en beskyllning som senare förändrades till en

1 Nordenskiöld, Periplus, T. LX; jfr utredningen af den förevarande fråg«n i samma arbete, s. 192.

* Seconde lettre à M. Cassini pour justifier quelques endroits de ses globes et de ses cartes (Journal des Sçavans pour Tannée 1700, s. 208—214).

* Se polemiken härom i nyss citerade ftrg&ng af Journal des Sçavans, a. 218, 260, 296, 315, 370.formlig anklagelse och slutligen, 1706, föranledde en dom, hvar-igenom Nolins karta blef indragen och konfiskerad.1 Medan denna tvist pågick, hade emellertid frågan blifvit praktiskt löst, i det jesuiten pater Kino år 1701 kringgått den nämnda vikens innersta

41. Karta öfver Californien.

Efter Pieteb Goos 1666.

del, och en därvid uppgjord karta hade publicerats 1705.2 Men det dröjde då, såsom nästan alltid, länge innan forskningarnas *

1 J. N. Delisle, Nohv. cartes des découv. de de , Paris 1753, s. 6.

* Lettres édifiantes, 5:e recueil, 1705.

resultat blefvo allmänt bekanta, och därför visade de sjökort, som år 1709 stodo de franska sjömännen till buds, fortfarande Californien såsom ett på alla sidor kringflutet land.

*

#

Det var emellertid ej endast i här berörda afseende som 1600-talets holländska sjökort öfver Californien voro otillförlitliga och vilseledande. Åfven halföns kustlinier och de där invid belägna öarna voro på dessa sjökort högst oriktigt framställda. Då det nu för M. Frondat gällde att uppsöka en hamn, där hans af brist på vatten och lifsmedel lidande besättning skulle kunna rekreera sig, råkade han på grund af denna bristfällighet hos sjökorten i stort bryderi, och ej bättre var den ledning, som gafs af de medförda spanska kustbeskrifningarna. Detta var ej heller att undra på, då sedan mer än hundra år tillbaka ingen befarit Californiens kust utefter någon längre sträcka och riktat dess karta med några tillförlitliga iakttagelser.

En ' redogörelse för Californiens upptäcktshistoria anser jag mig emellertid ej här böra gifva, då jag i afseende å själfva upptäcktsresorna ej har något att tillägga till föregående forskares ingående framställningar.1 Jag vill alltså blott erinra om denna historias hufvuddrag.

Den förste europé, som landsteg på den Californiska halfön, torde ha varit piloten Fortün Ximenes (1534), hvilken gjort myteri mot sin chef, Diego Becerra, och med besättningens tillhjälp mördat honom någonstädes vid Mexicos västkust. En ny expedition (1535) för att uppsöka det nyfunna landet leddes af Ferdinand Cortés i egen person, men lyckades ej tränga långt bortom den plats nära halföns sydspets, där Ximenes förlorat lifvet i en strid med infödingarna. Få Cortes’ befallning fortsattes forsk-

1 De spanska originalnrknnderna äro sammanställda af Miguel Ybnegas {Noticia de la California, T. 1, Madrid 1757, s. 142 ff.) och M. F. de Navarrete {Mel. del viage hecho por las goletas Sutil y Mexicana, Madrid 1602, Introducción). I nyare tid äro dessa upptäckter kritiskt bearbetade af J. G-. Kohl {Hist, of discovery and exploration on the coasts of the United States i Report of the U. S. Coast and Geodetic Survey 1884, App. N:o 19) samt, företrädesvis, af George Davidson {An examination of some of the early voyages of discovery and explora* tion on the Northwest coast of America, from 1539 to 1603 i Rep. Coast and Geod. Survey 1886, App. N:o 7). Den sistnämnde författaren har också behandlat två hithörande specialfrågor i de båda uppsatserna The discovery of Humboldt Bay och The discovery of San Diego Bay (Transactions and Proceed, of the Geogc Soc. of the Pacific, San Francisco, Yol. 2: N:o 1, 1891, och Yol. 3, 1892).ningarna af Francisco de Ulloa, h vilken, sedan han, såsom förut nämnts, seglat ett godt stycke in i den Californiska viken, vände åter rundt Kap San Lucas och på halföns västkust i april 1540 nådde Kap del Engaño, nu Point Baja, nära 30° n. lat. En färd längs denna kust i hela dess utsträckuing ända upp till Point Arena vid 39° lat. utfördes några år senare, 1542—43, af Juan Rodriguez Cabrillo, och sedan denne aflidit under färden, nådde möjligen piloten Bartolomé Ferrelo, ehuru utom sikte af land, ytterligare 3 V* * breddgrader nordligare. I motsatt riktning, nämligen från norr till söder, seglade under sökande efter en hamn Francis Drake 1579 utefter Californiens kust från 42° 30' till 38° lat., hvilken kuststräcka af honom benämndes »Nova Albion». Nordligast af alla de spanska upptäcktsfararne nådde den förut omtalade Sebastian Vizcaíno, som under sin färd, 1602—3, vände åter i närheten af Kap Blanco vid 43° n. lat., som för nära ett och ett halft århundrade kom att beteckna den yttersta kända punkten af Amerikas västkust. Den breda flodmynning, som Vizcainos underbefäl-hafvare Martin de Aguilar trodde sig ha varseblifvit där bortom, söka vi förgäfves på nutida kartor, hvilka också utvisa, att kusten här fortlöper mot norr, ej mot väster, såsom det säges i berättelsen om resan. Den förmodade flodmynningen var det emellertid, som på kartorna gaf upphof till den vik, i hvilken man trodde sig igenkänna det ryktbara »Fretum Anian», den så väl under nordost- som nordvästfärderna eftersökta passagen till de indiska hafven, och i den oriktiga uppgiften om kustens sträckning hafva vi förklaringen till den kartbild, som af Amerikas nordvästra del slutligen gjorde ett särskildt land, Jansonii förut omtalade »Terra Incógnita».1 Utom här omförmälda expeditioner hafva vi före »le Saint Antoines? förd ej kännedom om annat än tillfölliga besök vid en och annan enstaka punkt af Californiens kust under de årliga färderna mellan Filippinerna och Mexico.

Af originalkartor från de äldsta sjöexpeditionerna till Californien äro i närvarande stund endast tre kända, nämligen en från Cortes’ resa 1535,8 en annan utvisade upptäckterna t. o. m. Ulloas färd 1540,3 och en härstammande från Vizcainos resa

1 Jfr ofvan sid. 288.

* Facsimile i Justin Winsor, Narrative and critical history of America, Vol. 2, Load. 1886, s. 442.

* Tecknad af piloten Domingo del Castillo 1541, publicerad 1770; se Nordenskiöld, Periplus, fig. 89.1602.1 * * Samtliga dessa kartor hafva först i senare tid blifvit offentliggjorda, och om vi jämföra dem med den äldre enropeiska kartograffens framställning af landet i fråga, så ffnna vi väl till en del öfverensstämmelse i afseende å namnen, men däremot så mycket större olikheter i teckningen af kustkonturerna. Ingen af de nämnda originalkartorna har alltså omedelbart lagts till grund för de äldre i Europa tryckta eller handritade kartorna. Då sistnämnda kartors förhållande till upptäcktsfärderna icke hittills blifvit föremål för granskning,8 har jag trott mig gagna den historiskt-geo-grafiska forskningen genom nedanstående sammanställning af namnen å de viktigaste kartor Öfver Californien från tiden efter upptäcktsfärdernas preliminära afslutande genom Vizcaino intill deras återupptagande i senare hälften af 1700-talet. Jag har för denna jämförelse i främsta rummet utvalt Henry Briggs’ förut omtalade karta af 1625, med hvilken de holländska sjökorten från 1600-talet på det närmaste öfverensstämma;8 vidare Guillaume Delisle’s båda, efter sins emellan olika källor utarbetade kartor af 1700 och 1722,4 * * och slutligen de båda för galeonfärderna afsedda sjökorten, nämligen den nyfunna stockholmska kartan och det Anson’ska sjökortet. Däremot har jag ej ansett mig i denna jämförelse kunna upptaga de Californiska kartorna i Bob. Dudleys Arcano del mare (1647), ehuru dessa äro de namnrikaste och mest detaljerade af alla, och detta dels därför, att namnen äro för många att här lämpligen kunna inrymmas, dels

emedan en stor del af dessa namn af brist på källor måste lämnas oförklarade. Vid identifieringen med nutida namn har jag hufvudsakligen följt of van citerade arbeten af professor George Davidson, hvilka utmärka sig för den

1 Återgifven af Bubney (A chronol. hist, P. 2,1806, s. 256) efter Navabbbtbs atlas till Viage de Sutil y Mexicana, hvilken atlas jag ej sett, samt — endast norra delen — af G. Da vidson i Transact. and Proceed. of the Gcogr. Soc. of the Pacific, Yol. 2, San Francisco 1891, N:o 1.

* Såsom en sådan kan man knappast räkna Justin Winsors framställning af Stillahafskastens kartografiska historia (Narr. and crit. Hist. 2, s. 431 ff.), ty hans med atomordentlig flit hopbragta notiser innehålla i en brokig blandning hänvisningar till så väl originalkällor som andra- och tredjehands bearbetningar, ofta utan minsta värde, hvaremot nästan hvarje försök saknas att fålla utslag mellan sins emellan stridiga uppgifter.

* Så t. ex. Mar del Zur af Joh. Janssonius (1650) och den ofvan (s. 265) i förminskad t facsimile meddelade kartan af P. Goos (1666); på detta facsimile hafva till följd af den reducerade skalan de flesta namnen måst uteslutas.

4 L' Amérique Septentrionale, dressée sur les observations de Mrs de VAcad.

B. des Sciences et quelques autres, Paris 1700; Carte d*Amérique dressée pour

Vusage du Roy, Paris 1722.sällsynta föreningen af historiskt intresse och källkritik med den noggrannaste ortkännedom, förvärfvad under författarens mångåriga arbete såsom ledare af Förenta staternas sjömätningar på Stillahafskusten.

Namn vid Californiens kust

å de viktigaste kartor från 1600-talet och 1700-talets förra hälft.

Namnen anföras i den ordning, som de förnämsta forskningsresorna fortgått, nämligen från tider till norr; genom bokstäfver eller siffror angifves namnföljden på kartorna i de fall, då den är liremot stridande.

I kolumnen, som angifver npptäckt och namngifning, betecknar U. Ulloa 1539, C. F. CutiiLLo och Fbrrblo 1542—43, D. Drake 1579, Cer. Cbrmbnon 1595 och V. Vizcaino 1602—3.

Uddar, vikar m. m.

i < Hxxbt Brioos Guill. Dblible Guill. Dblislb Stockholms- ÀN80N Uppt. Nuvarande i 1625 1700 1722 KABTAH 1716—20 1743 namn C. de S. Lacas C. S. Lucar C. S. Lucas Co de S. Luco Cavo 8° Lucas U. C. San Lucas — _ Cierra d’En fado _ V. SierradelaVic- toria P° de Cenóos — — — — ? ? P. dela Marque — — — — ? Marquis Point — Enseada den- _ V. Santa Marina ganho — P. de 1’Abad — — i — U. Bay — C. de la Trinité — — — C. F. Cap Tosco P de la Mag- P. de laMade- B. de la Made- _ y. | dalena lene laine — Ensenada de ? > Magdalena Bay Piscadores 1 B. de Martin — B. S. Martin — T c. S. Maria Bay Puta de S. ? \ åpalmat 1 ~ — — P* de S.Lazaro — y. JC. S. Lazaro — — _ — Pt» de N» S» ? de los Nubes J '— — P.d’Anno bueno — — ? I Boca de Sole- — — — Ensenada de ? r dad (?) Bassos k- de 8. Cristo* ul — B. S. Christofe — — y. Boca de S. Do- mingo 1Hbnbt BbI008 Guill. Delisle Guill. Delisle Stockholms- I Ají son I Uppt. Nuvarande 1625 1700 1722 i KARTAN 1716—20 1743 af namn - B. de las arenas B. de Balenas _ ___ V. Ballenas Bay j — — — Enz. de S. Hi- — V. S. Hipólito Bay , pólito P. de Roqui — — — S. Rocque u. San Roque Point — — — Moro Hermoso María hermosos V. Morro Hermoso b) P. de S. Bar- — _ — — V. S. Bartolome tolome Bay a) Sierra Pin- — Sierra Pintada — — ? Eugenio Point tado — Golfe qui n'a — — — — Seb. Vizcaíno pas encore été bien découvert, mais que les modernes croient très profond Bay 2) B. de Fran- — — B* de S. Fran- Bay de S. Francisco V. Vik söderom S. cisco cisco Antonio P1 3) C.deEngano C. de l’Engano — — — u. [— _ Meza de Juan ? > Bajo Point Gómez 4) B. das Vir- — — — — V. I gines Enz. de mucho V. . S. Quentin Bay — — — — Peyez J — — C. S. Augustin — — u. ? C. S. Quentin 1) B. de S. Sy- — — — — V. Colnett Bay mon — — — C° Blanco Cavo Blanco ? Cap Colnett — — — Costa Limpia Costa Limpia ? Kusten mellan C. Colnett och C. S. Tomas B. de S. Quinten — — B. deS.Quentin Baya de S. ? Bukt söder om t Quintín C. S. Tomas — 2) P. de

S. Mar- — — — C. F. Cap S. Tomas tin — 1) C. de la Croix — — — C. F. Banda Boint B. de todos San- _ _ todos los Santos V. Todos Santos tos Bay — — — — Ens. de los Vir- ? V gines —• — — Enz. de los — ? : ? Reyes 1 San Diego Bay P. de S. Diego P. de S. Diego — P° de S. Diego Pt* de S. Diego V.Henry Briggs Guill. Delisle Guill. Deliblb Stockholms- Arson Uppt. Nu varando 1625 1700 1722 KABTAK 1716-20 1743 af namn S. Pedro S® Pedro 9 San Pedro Bay Pnnta de la Con- _ P. de la Con- Po de Conver- Pnnta de la Con- V. Santa Monica ception version cion version Bay Canal deS. Bar* Canal S4® Barbe Canal de S. Bar- — V. S. Barbara baria bara Channel — 2) Seyo village — — ? S. Buenaven- des Canots tura — 1) P. des Sar- — _ C. F. Coxo Harbour dines — — — Po de Concep- — 1 cion r Point Concep- Puntadela Con- — 3) P. de la Con- Pt* della Con- Pta de la Con- cion ception cepcion cepcion ceptions i — — 1) P. S. Lucie — — V. C. S. Martin — — 2) R. dn Carmel — — V. Carmel Bay P. de Carinde — P. de Carinde — — ? ? — C. de S. Martin — — — C. F. V. | Point Pinos i — — i — Po de Pinos Pta de Pinas P° de monte — P4® de Monterey — — V. Monterey Har- 1 Bey bour ! — — — Po de Año Nu- po de Año Nu- V. Año Nuevo | 1 evo evo Harbour — 2) C. des Neges C. de Nieves — — C. F. Black Mountain j — 3) C. Arbolede — — — ? 9 1 ' ' 1 — — Port S. Fran- Po de S. Fran- — Cer. San Francisco ¡ cisco cisco Bay P° Francis- 1) P. de Drak — — — D. Drake Bay co Draco Pnnta de los — — Po de los Reyes Punta de los V. Point Reyes Reyes Reyes — C. et R. des Pins B. de Pinos — — C. F. Fort Ross Cove| — C. de fortune — — — C. King Peak ' C. Mendocino C. Mendocin C. Mendocin C° Mendozino — C. F. C. Mendocino ¡ — — — Tierra Blanque- — V. Rocky Point alis l C. de S. Sebastian — C. Blanc de S. Sebastian — V. C. Blanco C. Blanco — — — — C° Secundo i ? ? — — Entrée décou- — — V. ? verte par Martin d’AguilarSun Martin Island efter P.Mofri#

Fdrtoningar af kusten mellan C.S Laaaro ocH C.Tosco. JE fler P. Moirie*

1SS____120

42. Karta öf med »le Saint Antoines iBaja California

•Ts i juli och augusti 1709.öar rid Californiens kust:

Henry Briggs 1625 Guill. Dblisle 1700 Guill. Delisle 1722 Stockholms- kartan 1716-20 ÁN80N 1743 Uppt. af Nuvarande namn — — — ! farillones desc. el anno d. 1716 Farallón de los Alisos ? Alijos Rocks i — — — Abroyos Los Abrosos F. Whale Rock | — ' — S. Asumpcion . la Asumtion V. Asunción I. — — — I. de S. Bosa — y. San Roque I. ' I. de la Carre I. des Cedres |I. de Cedros I. de Ceros Isla de Peros u. Cerros I. j I. de Paxaros — I. de Paxaros Guadalupe Guardaloupe ? Guadalupe | I. de Ceintas I. de S/Augustin I. de Cenica I. St« Anne I. de Ceniza F. y. ¡>S Martin I. S. Marco — — S. Marcos 1“ de S. Marcos ? J — — — — I. de todos los Santos V. Todos Santos Ids. I. S. Martin — — S. Martin 1“ de S. Martin V. Los Coronados Ida. S. Clement — I. S. Clement — Isla de S. Andrés V. San Clemente I S. Catalina I. de S. Cathe- I. S. Cathérine S. Catharina S* Catalina V. S» Catalina I. rine — I. de Barbad es — S. Barbara S° Bernardo V. S» Barbara I. — I. de S. Nicolas — — V. San Nicolás I. — — — — Farollon de Lobos ? López Rock — — — Los Farellones Los Farallones ? Farallones Ids.

Om man granskar de här meddelade namnlängderna med af-seende å de särskilda namnens ursprung, så finner man, att redan Henry Briggs’ karta af 1625 hufvudsakligen stöder sig på Vizcainos upptäckter åren 1602 och 1603, hvaremot flertalet af de af denne gifha namnen ej träffas på Delisles karta af 1700. Den senare synes grunda sig på en numera okänd karta öfver Cabrillos och Ferrelos expedition 1542—43 och torde därjämte hafva rönt inflytande af Rob. Dudleys ofvan omtalade kartor, hvilka likaledes uppgjorts utan kännedom af Vizcainos upptäckter. Dessa hafva åter kommit till heders på Delisles karta af 1722, och en än närmare kunskap om Vizcainos resa har uppenbarligen förefunnits ' hos de spanska kartografer, som tecknat originalen till de stock-holmska och Anson’ska sjökorten. På dessa senare träffas dessutom ett ej ringa antal namn, hvilka ej återfinnas i de bevarade underrättelserna om Yizcainos expedition. Möjligen hafva för dem förelegat utförligare, nu förlorade berättelser om samma resa, men antagligare är måhända, att dessa till sitt ursprung obekanta namn härleda sig från Manila-galeoners i öfrigt okända besök vid den Californiska kusten. Denna fråga kan måhända afgöras med en fnllstftndigare tillgång till Cabrera Buenos förut omtalade seg-lingsbeskrifning, ty de utdrag därur,1 som varit

mig tillgängliga, visa en långt fullständigare och bättre kännedom om den ifrågavarande kuststräckan än de förefintliga kartornas.

Af de här uppräknade namnen har naturligtvis »Bahia de San Francisco» ådragit sig största intresset, och mycket har blifvit skrifvet i frågan, huruvida detta på de gamla kartorna betecknar den ypperliga hamn, hvars inlopp nu kallas »the Golden Gate», och vid hvilken den världsberömda staden San Francisco är belägen. Nyare forskare hafva dock varit ense om, att den nuvarande San Francisco bay icke varit känd, förrän densamma den 2 no v. 1769 uppnåddes af några män, tillhörande en landexpedition under befäl af Gaspar de Portola, och då självfva namnet otvifvelaktigt är af äldre datum, har man antagit, att det af misstag blifvit öfverflyttadt till sin nuvarande plats. Denna mening kan jag emellertid icke dela, och jag anser mig i det stockholmska sjökortet hafva funnit ett otvetydigt bevis för ett motsatt påstående.

Att den hamn, som Sir Francis Drake upptäckte i juni 1579 och där han tillbragte omkring en månad för att iståndsätta sitt skadade fartyg, icke är San Francisco bay, och att den engelske sjöfararens förnamn ej gifvit anledning till detta senare namn, anser jag emellertid tillräckligt bevisadt. Den hamn, som af honom kallades »Portus No vse Albionis» och som senare på kartorna uppträder under namnet »Porto Sr Francisco Draco», ät nämligen otvifvelaktigt det nuvarande Drake bay strax söder om Point Reyes vid 38° n. lat. Första gången Puerto de San Francisco nämnes är under Vizcainos resa, men att ej upptäckten och namngifningen kan härstamma från honom framgår redan däraf, ätt han besökte platsen i januari 1603, och den helige Francisci dag infaller på den 4 oktober. Det säges också i en af berättel-

1 H. H. Bancroft, History of the Pacific states of North America, Yol. 13, San Francisco 1884,. s. 101 104, 106.serna om Tesan,1 * * * att man därunder rekognoscerade nämnda vik, hvarest fordom en galeón lidit skeppsbrott, då den på väg från Kina skulle undersöka kusten, och af en annan källa8 veta vi, att detta skeppsbrott inträffade år 1595, samt att fartyget bette »San Augustin» och stod under befäl af piloten Sebastian Rodríguez de Cermeñon. Äfven denna Puerto de San Francisco har hittills allmänt antagits vara det nuvarande Drake bay, ej den vik vid hvars mynning staden San Francisco är belägen.

Den första karta, på hvilken jag funnit det ifrågavarande namnet, är Delisle’s af 1722, dock utan att män däraf kan draga någon slutsats angående ställets rätta läge. Gå vi åter till det Anson’ska sjökortet, så ñnna vi där, strax söder om Punta de los Reyes och innanför de tydligt utmärkta klippöarna los Farellones, en vik, hvars teckning på ett slående sätt liknar den verkliga San Francisco bay. Detta namn saknas emellertid här, men den stockholmska kartan visar på motsvarande plats så väl namnet som den djupa viken och de utanför dess mynning belägna Farellones. Att här föreligger den verkliga San Francisco bay synes mig uppenbart, och alltså hafva dess återupptäckare 1769, då de, med ledning af Cabrera Buenos kustbeskrifning och möjligen någon därmed öfverensstämmande karta, identifierade platsen, ingalunda begått något misstag. Om ock de äldre kartorna, särdeles då de utgöra bearbetningar af de ursprungliga originalen, i allmänhet ej kunna tillerkännas auktoritet framför självfva reseberättelserna, så synas i fall sådana som detta, då de skriftliga urkunderna äro knapphändiga och otydliga, de kartografiska vittnesbörden icke kunna jäfvas.

• *

Ehuru, såsom ofvan sagts, den nautiska vägledning, som stod M. de Frondat och hans piloter till buds under seglingen längs Californiens kust, var särdeles bristfällig, så möter det dock intet hinder att med nutida hjälpmedel och de utförliga anteckningar, som M. Moirie lämnat oss, i detalj fastställa »Saint Antoines» kurs under de dagar, som användes till ett fåfängt sökande efter den så ifrigt efterlängtade landningsplatsen. Då »Saint Antoines» hittills förbisedda resa infaller nära midten af den långa period, då

1 Descubrimiento de California, por el P. Fr. Antonio de la Ascensión

(Col. de docmn. ined. reí. al descubrimiento de America y Oceania, T. 8, Madrid

1867, s. 558).

* Tobquemada, Monarquía Indiana, 1, Madrid 1723, s. 717.hvarje underrättelse saknas om Californien,1 * * * *

* * och då hvarje bidrag till Norra Amerikas äldre geografi i våra dagar omfattas med synnerligt intresse, har jag ansett mig böra egna särskild uppmärksamhet åt denna del af färden. Då emellertid de förnyade landstigningsförsöken misslyckades, ger oss resebeskrifningen beklagligen inga nya upplysningar af vikt om landets beskaffenhet eller om dess sparsamma inhemska befolkning; ej heller är till förståelsen af de äldre upptäcktsfärderna och de på dem grundade kartorna däraf något annat att hämta än förklaringen af de misstag, hvartill dessa kartors bristfällighet gaf anledning. Jag har därför ej ansett nödigt att meddela reseberättelsen i hela dess utförlighet, utan föredragit att på grund af densamma utlägga fartygets kurs på en modern karta (fig. 42), hvartill här må fogas några kortfattade upplysningar.

Jag har ofvan nämnt, att det land, som från »Saint Antoine» först kom i sikte, troddes vara ön San Clemente, men att detta uppenbarligen är oriktigt. Af Moiries noggranna skildring framgår, att den ö, som varseblefs vid middagstiden d. 23 juli 1709, var San Nicolas, hvars namn icke förekommer på Pieter Groos' karta af 1666 (se fig. 41), och mellan nordvästspetsen af denna ö och den där utanför belägna Begg Bock styrde fartyget sin kurs mot söder. Det kan synas egendomligt, att man under denna segling ej fick i sikte vare sig den verkliga ön San Clemente, ej heller den nordost därom belägna Santa Catalina, lika litet som de norr ut liggande s. k. Channel Islands, ehuru alla dessa äro särdeles höga, från 600 till 734 m.,* men detta förklaras af den täta tjocka, som från juni till september plägar insvepa den Cali-fomiska kusten.8

1 »There is a perfect blank of one hundred and sixty-six years in the annals of what we call California», säger H. H. Bancroft (Hist, of the Pacific States, 13, g. 105); hftr afses dock endast den nuvarande unionsstaten California, d& upptäckterna i det till Mexico hörande Baja California återupptogos redan under 1700-talets förra hälft.

* Om dessa öar se: G. Davidson, Coast Pilot of California, Oregon, and

Washington, 4:th ed., Wash. 1889, s. 71—98; samt särskildt om San Clemente: W. 8. T. Smith, A geological sketch of San Clemente Island (18:th annual Report of the U. S. Geological Survey, P. 2, Wash. 1898, s. 465—496), hvilken senare afhand-

ling ätföljes af flera särdeles vackra afbildningar.

* Davidson, Coast Pilot, s. 231. — Då den 271 m. höga San Nicolas först

observerades från »Saint Antoine», var man blott 5 lieues aflägse därifrån, oaktadt

ön, enligt Davidson, i klart väder är synlig från skeppsdäck på ett afstånd af 38

milos eller 12*/a lieueB.Bet sterila och trftdlösa land, som man först upptäckt, erbjöd ingen lämplig landningsplats, hvarför M. Frondat, för att fylla sitt nära uttömda vattenförråd, styrde kurs på den enligt hans kartor närbelägna »Ile de Faxaros», den enligt dessa kartors vittnesbörd största ön vid Californiens kust. Men oaktadt ifrigt spanande kunde denna ö ej upptäckas. Isla de Faxaros eller Gua-dalupe, antagligen funnen och namngifven redan af Ulloa 1539 samt först inlagd på karta af Petrus Flancius 1594 (se fig. 24), hade af senare kartografer förlagts långt ut i oceanen (fig. 33), men åter hos Henry Briggs och hans holländska efterföljare fått en missplacering i motsatt riktning, i det ön ryckts helt nära kusten och erhållit vida öfverdrifna proportioner. Få nutida kartor finna vi den lilla ön Guadalupe vid 29° n. lat. och fjärran från den kurs, som M. Frondat styrde.

Sedan man fått detta påtagliga bevis på sjökortens otillförlitlighet, fortsattes färden mot sydost, om dagen i sikte af land och nattetid längre ut till hafs för att undvika klippor och grund. Man satte nu sitt hopp till en hamn, som de knapphändiga seg-lingsbeskrifningar, som medfördes, anvisade strax söder om Kap San Augustin, och man trodde sig igenkänna så väl denna udde som hamnen, hvars inlopp dock befanns spärradt genom en kedja af undervattensref och svåra bränningar. I självfva verket befann man sig vid Kap Colnett — det rätta Kap San Augustin är be-beläget omkring en half breddgrad sydligare.1 Ej heller här vågade man alltså landstiga, ehuru reseberättelsen klagar, att 40 man af besättningen lågo sjuka, och de öfriga, som ännu kunde hålla sig uppe, voro illa anfäktade af skörbjugg. Landet föreföll också föga inbjudande: öfverallt sågs blott en högbergig, torr och steril kust, som dock på några ställen genom uppstigande rök visade sig vara bebodd.

Ben 26 juli på aftonen sågs helt nära kusten en liten ö, åt hvilken Moirie ej gifvit något namn, men som han aftecknat2 och beskrifvit. Bå man styrde till hafs för att kringgå denna ö, passerade man ovetande den rätta Puerto de San Augustin, hvilken, upptäckt af Ferrelo d. 28 aug. 1542, är belägen innanför ön. Benna

1 Morie förlägger det förmodade Kap S. Augustin vid 30’ 47' lat. På »Carta XXXII d’America» i Dudley's Arcano del mare ses vid 31° lat. ett >C. di S. Ago-8tino> och innanför en därinvid belägen ö en väl skyddad hamn, »Porto S. Ago-stino». På samma karta läses följande inskrift: »I Piloti nel ritornare delle Fi-lippine cercano di vedere il C. Mendoaino, il Porto S. Agostino, il P:to S. Martino ö il C. Lncar della Callifornia».

* Se facsimile af bilden på fig. 42.kallades senare af Vizcaíno Isla de Cenizas, >ask-ön» — dess högsta topp är en slocknad vnlcan — och betecknas på nutida kartor med namnet San Martin Island. Vid nattens inbrott styrdes än längre från land för att undvika »lies de Cassonver», hvilka kust-beskrifningen, enligt Moirie, förläde vid 29° 30' lat. och utanför h vilka ett ref skulle sträcka sig 10 lieues till hafs. En Isla de Caxones finna vi också redan på en Gastaldi tillskrifven globkarta, ntgifven i Venedig 1554,1 * och namnet, som antagligen härstammar från Ulloas resa, träffas senare på de fiesta af 1500-talets kartor;8 därmed torde förstås den strax söder om Ulloas vändpunkt, Kap del Engaño, belägna ön San Gerónimo.

Följande afton höll M. Frondat på att förirra sig in i den breda Seb. Vizcaíno Bay, men då vid solnedgången land blef synligt i söder, skyndade man att sätta kurs mot väster och passerade under natten utanför Isla de Cedros eller Cerros, hvars egenskap af ö man dock icke tyckes ha iakttagit. De följande dagarna gick det till följd af stiltje endast långsamt framåt, och Moirie fick därunder godt tillfälle att afteckna ett skarpt framträdande parti af kusten; hans förträffligt utförda förtoningar (fig. 42) göra det lätt för oss att dftri igenkänna sträckan mellan Kap San Lazaro och Kap Tosco med mynningarna till Santa Maria bay och Santa Magdalena bay. Äfven denna trakt föreföll alltför steril för att förtjäna ett besök, hvarför man satte sitt sista hopp till en flod,3 * * som enligt seglingsanvisningen skulle utmynna i närheten af halföns sydspets, Kap San Lucas. Först trodde man sig igenkänna denna adde i Kap Tosco, men kom snart till insikt om sitt misstag. Flodmynningen vid Kap San Lucas kunde emellertid ej upptäckas, och man beslöt därför, den 7 aug., att definitivt öfvergifva >la maudite Californie» för att fresta lyckan på annat båll.

* *

*

>Le Saint Antoine» med sin utmattade besättning vände nu stftfven mot den sydost om sistnämnda udde belägna ögruppen

1 Nordenskiöld, Periplus, fig. 65; Remarkable maps, I: 3.

* En »Panta de Casones» finnes redan pä Domingo del Castillos karta af 1541, och i Dudleyb Arcano ses vid 29° lat. två öar benämnda »Isole de Cazanes». Da-vidson, som för sin i öfrigt förträffliga framställning nästan uteslutande anlitat reseberättelserna och endast undantagsvis tagit hänsyn till de äldre kartorna, ger ingen förklaring af detta namn.

3 Möjligen Rio San José; den lilla staden San JoBé del Cabo, af hvilken dr

Gustaf Eisen gifvit en så anslående skildring (Ymer 1897, s. 91 ff.), existerade

naturligtvis ej på Frondats tid.»las Tres Marias». Om denna hade man någon kännedom genom Dampiers medförda reseberättelse; man visste alltså, att flibusti-ererna där haft ett af sina tillhåll, och trodde sig med anledning häraf knnna hoppas, att där ändtligen finna tillgång till ,de för-friskningar, hvaraf behofvet nn stigit till sin högsta höjd.

Den 10 angnsti på morgonen kom den nordligaste af dessa öar1 * * * * * * i sikte, men omväxlande stiltje och storm hindrade under flera dagar alla landstigningsförsök. Först den 13 angnsti lyckades man kasta ankar i en bukt på nordöstra sidan af den största ön, la Maria Madre. Omedelbart därefter sändes folk i land för att uppslå tält, till hvilka man förde de sjuka; deras antal uppgick till omkring 50, af hvilka kaptenen var en bland de svårast

angripna. De friska beordrades att hugga ved, att fånga sköldpaddor och att uppsöka ett ställe, där man kunde hämta vatten, men oaktadt man befann sig i regntiden, var detta senare sökande förgäfves: man såg visserligen några tomma strömfåror, men de gräfningar, som här fbretogos, gåfvo intet resultat, och en insjö i närheten af ankarplatsen befanns innehålla salt vatten, ehuru den ej stod i synligt samband med hafvet. Lyckligtvis kunde man på växternas blad uppsamla något regnvatten och därmed fylla två fat, hvilket vatten »beredde oss en mycket stor njutning», säger Frondat, men antagligen räckte det blott åt de sjuka, och de öfriga plågades så af törst, att Moirie säger sig aldrig hafva lidit så mycket som här. Bättre lyckades fångsten af sköld« paddor: 106 sådana togos, af hvilka de minsta vägde 150 livrés. 1 öfrigt fanns det på ön vilda hundar,8 massor af harar, som voro mycket orädda, samt papegojor och dufvor, men i den täta skogen var det knappast möjligt att jaga. Dessutom iakttogos giftiga ormar och ett slags stora ödlor, som däremot voro oskadliga. £

1 Om dessa inemot våra dagar obebodda öar, hvilka nppt&cktes redan 1532 af

Diego Hubtado de Mendoza, har man från äldre tid inga andra underrättelser än dem, som publicerats af William Dampibr (A new voyage round the World, 4:th

ed., Vol. 1, b. 275—276) och Woodes Rogers (Voyage fait autour du monde, T. 2, s. 21—24). I senare tid hafva de beBökts (1865, 1866 och 1867) af Colonel Axdbbw J. Grayson, hvilken, jämte en redogörelse för ögruppens fågelfauna, gifvit en liflig skildring af dess allmänna naturbeskaffenhet {Proceed, of the Boston Soc. of Nat. Hist, Vol. 14, 1870—71, s. 261—286). Senast, 1897, hafva öanta undersökts af de

amerikanska naturforskarne £. W. Nelson och E. A. Goldman; se: North American Fauna, No. 14, Wash. 1899.

* Enligt Mr Nelson finnas inga andra rofdjur på öarna än tvättbjörnar (Pro-

cyon lotor insularis), på engelska »raccoons»; Woodes Rogers säger: »Theraccoons

barked and snarled at the men like dogs, but were easily driven off». Häraf an-

tagligen Moiries uppgift om förekomsten af »chiens sauvages».den rika växtligheten trodde man sig igenkänna det västindiska gnyakträdet, förr mycket berömdt som antisyfilitiskt läkemedel,1 och några europeiska fikonträd.

Då ingen vidare utsikt att fylla vattenförrådet tycktes finnas, såg man sig nödsakad att efter blott tre dagars vistelse på ön lämna densamma. Sedan man intagit ved och ballast, lättades ankar den 16 augusti; af vatten återstodo nu endast 14 fat, men aköldpaddfångsten hade gifvit ett så pass rikligt munförråd, att seglingen ansågs kunna fortsättas. Den 18 sågs en helt liten ö, S:t André, helt nära den mexikanska kusten, och samtidigt pejlades i det inre landet det höga »Montagne de Sevice», som liknade en sadel (vulkanen Ceboruco?). Tre dagar senare befann man sig utanför mynningen af Valle de Banderas, som mellan de båda landuddarna Pointe de Pontoque (Punta Mita) och Kap de Cor-rientes bildar en ganska betydande inskärning i landet. Här skulle man ändtligen träffa civiliserade människor, men också nya svårigheter af annat slag än dem, mot hvilka man hittills haft att kämpa.

• •

*

Den 21 augusti på morgonen hade M. de Frondat i sin båt begifvit sig för att rekognoscera några helt nära den förstnämnda udden belägna små öar — Hes de Paxaros på Moiries här afbil-dade karta öfver bukten (fig. 43), Las Tres Marietas på nyare kartor — då man från fartyget, som låg bi, varsnade en rök på fasta landet och strax därefter några ryttare, som voro ifrigt sysselsatta att drifva boskapshjordar från stranden mot det inre landet. Man fick genast klart för sig, att dessa tagit fartyget för ett fientligt flibustierskepp, och hissade för att lugna dem spanska flaggor och vimplar. Så fort kaptenens båt blifvit upptagen, sändes den åter till land med de spanska superkargerna och skeppspresten för att öfvertyga invånarne, att främlingarne kommit i fredlig afsikt och att man af dem ej hade något att frukta. Sedan fartyget strax därpå gått till ankar under kusten, återkom båten medförande en spanior och en indian af tämligen tarfligt yttre (en assez mauvais équipage), hvilka riskerat ett

1 Kapten James Colnett berättar (^4 voyage to the South Atlantic and round Cape Hom into the Pacific ocean, for the purpose of ertending the Spermaceti Whale fisheries, Lond. 1798, s. 95), att på hans tid inv&narne på fastlandet hämtade »lignum vit®» fr&n öarua. Mr Nelson fann där en art Guaiacum, möjligen G. Coulteri Gray. Numera är öarnas förnämsta exportvara cederträd, som där n& en präktig ntveckling, men snart torde vara helt oeh hållet uthuggna.

Ymtr. 13.Karta öfvor Valle de Banderas. Efter Pierre Moirie.sådant vågstycke, då de funnit sändebuden utan vapen och tyckt dem »ha utseende af att vara kristna». Efter de ombordkomnes anvisning flyttades fartyget till en säkrare plats längre in i bukten, och här fälldes ankaret kl. 6 e. m. På tillfråga meddelade spanioren, att man på platsen räknade den 20 augusti; den 21 betraktades därför som »jour égaré», och i öfverensstämmelse härmed ändrades fartygets dagräkning.

Redan samma afton fick man besök af en maiordomo eller föreståndare för en af de stora estancior eller boskapsfarmar, som befunno sig på platsen; den störBta af dessa — de voro till antalet tre — hette Papachula och räknade ej mindre än 8- å 10,000 kreatur. Mannen förklarade beredvilligt, att han skulle tillhandahålla boskap och allt hvad orten förmådde, »och man kan förstå hvilken glädje en sådan underrättelse skulle väcka hos besättningen efter så många utståndna lidanden». Emellertid voro ej därmed alla svårigheter undanröjda: man vågade nämligen ej lämna förnödenheter för annat än det dagliga behofvet, och för att fartyget skulle få intaga förråd för resans fortsättning fordrades tillstånd af hjordarnas ägare, hvilka voro bosatta i den omkring 25 lieues längre inåt landet belägna staden Compostela. Kyrkoherden i byn Banderas, som jämte en del andra personer kom ombord följande dag och som man trakterade på bästa sätt, lofvade dock välvilligt att utverka ett sådant tillstånd. Han erbjöd sig att för sådant ändamål sända en express till ortens guvernör (el alcalde maior), som residerade i nämnda stad, och för denne skulle han uppgifva, enligt fransmännens försäkringar, att dessa nödgats taga vägen till Amerika, emedan fientliga krigsfartyg för dem spärrat hemfärden från Kina genom Malakka- och Sundasunden ; såsom franska kronans allierade borde de spanska myndigheterna förmås att tillhandahålla förnödenheter för seglingen till Peru, hvarifrån man ämnade direkt återvända till Frankrike. Däremot vaktade man sig noga att yppa något vare sig om den handel man redan bedrifvit i de spanska kolonierna eller om den man hade planlagt för framtiden, ty härigenom hade man riskerat att få fartyg och last konfiskerade.

Medan man afvaktade svar på detta budskap, började vattenhämtningen i en liten ström nära ankarplatsen, och den 23 aug. fördes de sjuka i land till ett ställe, som af spaniorerna kallades »le Japon», där de logerades i tält uppslagna i skuggan af träden. Kaptenen, som var mycket dålig, slog sig också ned här och fick snart mottaga besök af ortens alla invånare, så väl spaniorer som indianer; t. o. m. kvinnorna infunno sig för att sälja höns ochfrukt, hvarför de i betalning fingo tyg och andra småsaker. Budbäraren från Compostela anlände den 25 med befallning till don Antonio Rubis, chefen för en af estanciorna, att tillhandahålla fransmännen hvad de behöfde, men samtidigt spreds ryktet, att alcalden brutit upp från staden med en styrka af flera hundra man, utan att man om afsikten härmed, som föreföll misstänkt, kunde få någon säker underrättelse. Ryktet besannades i viss mån två dagar senare, då Moirie under ett besök hos kyrkoherden i Banderas sammanträffade med nämnde alcald, don Clemente Garcias Bon al, åtföljd af sin löjtnant, en fänrik och flere andra personer. Då Moirie gjorde dessa sin uppvaktning, tog alcalden honom afsides och bad honom genast underrätta kaptenen om de spanska ämbetsmännens ankomst, samt råda denne att låta föra de sjuka ombord och sätta väpnad vakt vid vattenstället; detta senare skulle lända alcalden till ursäkt, för den händelse provinsens guvernör, presidenten i Guadalaxara, skulle vilja göra sak af hans underlåtenhet att öfverrumpla fransmännen och arrestera dem, hvilket under närvarande förhållanden lätt kunnat ske. Invändningen om de senares fredliga afsikter ville man väl ej bestrida, men för rätten att landstiga fordrades särskildt tillstånds-bref; lifsmedel skulle i alla fall lämnas under hand, och om nya order inginge, skulle fransmännen i tid få underrättelse därom.

Med detta besked begaf sig Moirie strax till sin kapten, som lät beväpna folket i land för att vara beredd på alla eventualiteter. Följande morgon fick Frondat från alcalden ett nytt bud, som beredde honom på dennes besök ombord samma dag. Oaktadt kaptenen var långt ifrån återställd, skyndade han genast för att mottaga detta besök till skeppet. Här framlades de franska skeppspapperen, hvilka spaniorerna granskade utan att förstå mycket af

deras innehåll, hvarefter ett formligt förhör anställdes; man frågade hvilka främlingame voro, hvad som föraDledt deras färd i dessa farvatten m. mM hvarpå svar afgåfvos i öfverensstäm-melse med det man förut meddelat genom kyrkoherden i Banderas. Häröfver uppsattes ett protokoll, som Frondat bekräftade med sin underskrift, hvarefter det skulle öfversändas till presidenten i Guadalaxara för inhämtande af hans besked. I afvaktan härå befalldes fransmännen att föra de sjuka ombord, hvartill man också förklarade sig beredd, och slutligen lämnade de besökande skeppet hälsade med salut af fem kanonskott.

Sedan man under de närmaste dagarna, till åtlydnad af den nämnda befallningen, brutit upp sjuklägret, men ännu var sysselsatt med vattenhämtning, anlände emellertid ett motsatt beskedfrån provinsens hufvudstad, denna gång från biskopen därstädes. Rörd af berättelserna om fransmännens ömkansvärda belägenhet, förklarade han, att man på allt sätt skulle tillmötesgå deras önskningar och se till, att intet felades dem; de sjuka skulle åter få föras i land och tältlägret å nyo uppslås. Samma bud, som medförde dessa underrättelser, öfverlämnade också ett bref från den fänrik (alférez), som varit i alcaldens följe; denne, hvars namn var don Francisco Itamarra, meddelade, att han fått fullmakt såsom generallöjtnant i provinsen, hvarför det nu vore med honom man hade att göra, ej med alcalden, som blifvit hans underordnade. Den 2 september kom den nyutnämnde funktionären ombord, började anställa nytt förhör med kaptenen och ville förmå honom att underteckna en ny förklaring, hvartill han dock vägrade under hänvisning till den förut afgifna, vid hvilken intet vore att tillägga. Och så blef det naturligtvis ett nytt protokoll och såsom slut på det hela en förklaring, att de kungliga förordningarna voro så ovillkorliga, att främlingarna omöjligen kunde tillåtas att längre stanna på redden; i konungens namn befalldes därför dessa att afsegla inom två gånger 24 timmar.1 Då de sjuka nu voro så godt som återställda, vatten förrådet fylldt och färska lifsmedel, i form af 21 nötkreatur, tagna ombord, fanns ingen anledning för M. de Frondat att afvakta en ny yttring af de spanska myndigheternas vankelmod, hvarför han den 5 sept. 1709 lyfte ankar och afseglade från Valle de Banderas.

Fartygets nya »point de départ», 20° 50' lat. och 114" 43' v. long. Paris, bestämdes efter läget af Kap Corrientes på de befintliga kartorna. Frondat anmärker, att detta utvisade en differens från besticket af 20 longitudgrader eller omkring 350 lieues på afståndet från Van-Diemen-sundet (le détroit de Taxima ou Diamant) till Californien och Mexicos kust, hvilken differens icke kunnat nppkomma annat än genom fel i kartorna, som förlägga den sistnämnda kusten för långt mot väster; på samma sätt hade kapten Dampier 1686 på resa från Kap Corrientes till Mariannerna funnit

1 Det sista skedet af dessa för de spanska kolonialmyndigheterna betecknande förhandlingar framställes något olika af Moirie. Enligt honom förklarade senor Itamarra vid sitt besök hos Frondat, att presidenten i Gnadalaxara, don Tobribio Soli b, kände >tout le secret de nôtre voyage», eftersom han varit i Paris, dä planen därtill blifvit framlagd, och han t. o. m. tänkt insätta penningar i företaget. Emellertid var det hans befallning, att fransmännen skalle förses med hvad de behöfde, och sä skedde också nnder inseende af Itamarra, som därför fick »qnelqaes presens de curiosités de Chine». Om befallningen att afsegla nämner Moirie intet, men uppenbarligen är kaptenens uppgift därom tillförlitlig.afståndet 440 lieues större än kartorna utvisade. I själfva verket voro så väl Frondats som Dampiers afståndsberäkningar öfver-drifna och läget af Kap Corrientes på kartorna endast omkring 7° för långt västligt.1

*

*

Från Valle de Banderas styrde »le S:t Antoine» hufvudsak-ligen i sydostlig riktning, men resan gick särdeles långsamt till följd af ofta inträffande stiltje och häftig motström. I dagningen den 4 okt., då man befann sig på 2° 53' n. lat. nordost om Gala-pagos-öarna, varskoddes ett segel i lä; man styrde ned på detsamma och nådde mot middagstiden inom kanonhåll från det främmande fartyget, som därvid hissade spansk flagga, hvilket besvarades med visande af de franska färgerna. Då fartygets utseende bekräftade, att den angifna nationaliteten var riktig, sände Frondât en båt ombord, som återkom med underrättelsen, att det var »la Vierge del Carmen»,2 under beföl af señor Oreguela, hemmahörande i Lima och nu stadd på resa från Acapulco med kinesiska varor till ett värde af

60,000 piaster. Dessa ämnåde den spanska kaptenen landsätta i Payta, hvarifrån de skulle föras landvägen vidare söder ut, ty dylika varor voro »de la dernière contrebande au Pérou», och man förfor med den yttersta stränghet mot dem, som försökte införa sådana. Då detta gällde egna landsmän, voro utsikterna ej synnerligen lofvande för fransmännen, hvilka just ämnade bedrifva en liknande import med alldeles samma slags varor, men en underrättelse, som allvarligare uppskrämde dera, var den spanska kaptenens berättelse att, innan han d. 15 sept, lämnat Acapulco, dit anländt en kurir från Panama med bud, att en engelsk eskader af sju fartyg uppträdt i de peruanska farvattnen, intagit och plundrat Guayaquil samt gjort anfall på flera andra hamnstäder. Till följd häraf beslöt Frondat att genast ändra kurs och, i st. f. att styra direkt till Peru, vända ut till hafs och passera väster om Galapagos-öarna. Man skulle först gå i sällskap med spanioren till gemensamt skydd, men då denne var en dålig seglare, försvann han snart akter ut.

Den fiende, för hvilken M. de Frondat på detta sätt erhöll varning och som han genom sin kursförändring hade för afsikt

1 Enligt Connaissance des temps är Kap Corrientes’ position 20’ 25' 30" n. lat. och 107° 59' 31" v. long.

* M. de Frondat kallar skeppet »le Mont de Carmel».att undvika, var den engelska kaparekaptenen Woodes Rogers, hvars expedition jag i det föregående ett par gånger haft anledning omtala. Denna expedition var utrustad af privatpersoner i Bristol för att drifva handel, men hufvudsakligen för att uppbringa spanska och franska fartyg och sålunda på en gång bereda sina redare vinst och tillfoga fienden skada. Den afseglade d. 1 sept. 1708 från Cork med två fartyg, »the Duke» under Rogers’ eget befäl, och »the Duchess», förd af kapten Stephen Courtney. Med den förra följde den berömde William Dampier, hvilken, utblottad genom föregående olycksöden, måst nöja sig med en underordnad befälspost. Då man anlöpte Tenerife, erhölls underrättelse, att fyra stora franska skepp kort förut passerat där förbi på väg till Söderhafvet, men först i närheten af ‘Falklandsöarna erbjöds tillfälle till kaperi: ett till Europa hem vän dande franskt fartyg jagädes där förgäfves. Sedan man dublerat Kap Horn, an-löptes Juan Fernandez d. 31 jan. 1709, och efter 14 dagars vistelse därstädes, utmärkta af en egendomlig tilldragelse, som sedan skall omtalas, styrdes kursen till Perus kust, i hvars närhet man tog sitt tillhåll på den lilla ögruppen Lobos de la mar. Under kryssning i dessa farvatten togos åtskilliga spanska priser, bland dem två i Frankrike byggda fartyg, »le Hâvre de Grâce» och »la Lune d’or», hvilka blifvit sålda till spaniorerna; att man ej sammanstötte med några af de franska sjöfararne berodde antagligen därpå, att dessa endast undantagsvis sträckte sina färder norr om Callao. I slutet af april öfverrumplades staden Guayaquil, där man tog byte till ett värde af 2000 £ och betingade sig en lösen af 27,000 piaster för att staden och skeppen i hamnen skulle skonas från förstörelse. Härifrån seglade engelsmännen, sedan några af de kapade fartygen blifvit bevärade och bemannade, med en eskader af ej mindre än sex fartyg till Galapagos-öarna, men återvände inom kort därifrån, då friskt vatten ej kunde anträffas och en svår febersjukdom utbrutit bland besättningarna, ön Gorgona vid det nuvarande Columbias kust valdes nu till utgångspunkt för nya företag, som dock hufvudsakligen bestodo i fredlig handel med spaniorerna på fastlandet, hvilka infunno sig för att uppköpa det från deras egna landsmän röfvade godset.

Af kaptenen på ett spanskt fartyg, som den 18 aug. föll i engelsmännens händer, fingo dessa veta, att två stora franska skepp lupit ut på kryssning efter dem. Det var också icke för tidigt, att något gjordes för att stäfja deras djärfva röfvare tåg. Redan flere månader före expeditionens afsegling från England hade ryktet om densamma nått Spanien, och en kunglig cédula af den28 april 1708 hade anbefallt myndigheterna i Peru och Chile att vidtaga kraftiga åtgärder för att afvärja invasionen, men innan denna befallning nått sin bestämmelse, hade fienden redan börjat sin verksamhet. Guayaquils fall kort därefter väckte en utomordentlig förskräckelse i de spanska kolonierna och förmådde ändt-ligen vicekonungen i Lima att utsända en eskader af fem fartyg till sina länders försvar, under det att presidenten i Chile nöjde sig med att anlägga militärisk dräkt och jämte befolkningen i sin huf-vudstad Santiago leka soldat under några månader — en kraftyttring som för öfrigt inledde honom i en löjlig tvist med bisittarne i den kungliga audiencian, hvilka ansågo presidentens uniform stridande mot etiketten och drogo den högviktiga frågan härom ända inför konungen i Madrid.

Befälet öfver den nämnda försvarseskadern, som skall ha varit bemannad med ej mindre än 821 soldater, fördes af don Pablo Alzamora.1 Minst två af de fem fartyg, hvaraf den bestod, voro franska, men blott ett af dessa är kändt till namnet, nämligen »l'Assomption» under befäl af Alain Porée; vi hafva förut sett, att dennes redare förgäfves åberopade den sålunda åt spanska kronan bevisade tjänsten såsom anledning till befrielse från fordrad tullafgift.2 Flottans bedrifter voro ej heller lysande; från sin kryssning återvände den till Callao utan att hafva sett fienden, hvilket icke hindrade markis Castell dos Rios att förklara, att han blott behöft låta sin eskader visa sig för att förmå engelsmännen att brådstört afsegla från kusten.3 Med detta tomma skryt ville han antagligen gifva ett sken af berättigande åt de dryga utgifter, som expeditionen förorsakat; den hade kostat 146,856 pesos, ett belopp som hård t tyngde på den utarmade statskassan.4 .

Helt visst var det ej heller rädsla som förmådde Rogers att i september 1709 för andra gången taga sin tillflykt till Gr&la-pagos-öarna. Han uppehöll sig här för sköldpaddfångst och ved-huggning från den 10 till den 17 i samma månad, eller enligt nya .stilen från den 21 till den 28, och då det var den 4 oktober som Frondat fick underrättelse om den hotande faran, så inses, att föga felats att han rusat rätt emot densamma. Den engelska eskadern anlöpte sedan »las Tres Marias», som fransmännen kort förut

1 Sebastian Lorente, Historia del Perú bajo los Borlones 1700—1821. Lima 1871, s. 15.

* Jfr ofvan sid. 90.

8 Barros Arana, Hist. jen. de Chile, T. 5, s. 496—503.

4 Seb. Lorente, anf. st.lämnat, och lyckades slutligen, såsom förut berättats, den 22 dec. i närheten af Kap S. Lucas eröfra en galeon från Manila. Med det rika bytet härifrån och från röfvarebedrifterna i Peru anlände Rogers, efter fullbordad världsomsegling, den 14 okt. 1711 till Them8ens mynning.

Långt mera minnesvärd än genom dessa i vår tids ögon föga hedersamma bedrifter är Rogers' resa därigenom, att den är förknippad med minnet af en person, hvars öden gifvit det första npphofvet till en hel litteraturgenre, en af de mest populära som litteraturhistorien känner. Det var nämligen Rogers, som från ett flerårigt eremitlif på ön Juan Fernandez befriade den skotske sjömannen Alexander Selkirk, urbilden för Robinson Crusoe. Hvad Rogers om denne har att berätta skiljer sig dock väsentligt från den allbekanta dikten; bl. a. hade den trogne »Fredag» alls ingen motsvarighet i verkligheten. Selkirk, en af deltagarne i Dam-piers och Stradlings förut omtalade kapareexpedition,1 hade med anledning af en tvist med den senare 1704 blifvit landsatt på den nämnda ön. Här hade han tillbragt 4 år och 4 månader i absolut ensamhet, då han påträffades af Rogers' folk och igenkändes af sin forne chef Dampier. Den knapphändiga skildringen af hans lefnadssätt på den obebodda ön, som Rogers meddelade i sin reseberättelse, gaf Daniel Defoe stoffet till sin är 1719 utgifna roman, som vunnit världsrykte, men som nu för de flesta torde vara mindre bekant i sin originala form än genom någon af de tallösa bearbetningarna och efterbildningarna.

Det var, som sagdt, så godt som genom en lyckträff de franska sjömännen på >S:t Antoine» sluppo göra bekantskap med den veritable Robinson, då de efter mötet med det spanska skeppet styrde mot Gralapagos-öarna. De trodde sig ha passerat väster om ögruppen, men seglade, den 8 och 9 okt., i själfva verket tvärs igenom densamma utan att till följd af tjocka få sikte på mer än två af öarna, antagligen Chatam och Charles Islands.

Färden fortsattes härifrån mot sydväst och söder, och den 30 okt. hade man hunnit 25° 48' s. lat. vid 104° 17' v. long. Paris. Emedan man här observerade åtskilliga sjöfåglar, trodde sig Fron-dat kunna antaga, att man befann sig i närheten af land, ja att detta icke kunde vara mer än 30 lieues aflägset. Då emellertid kartorna icke förläde något sådant i dessa trakter, så förmodade kaptenen, att man befann sig nära det obekanta Austral-landet —

1 Se ofvan sid. 54.»les terres Obstralles» enligt hans bristfälliga ortografi. Häri stärktes han af Dampiers reseskildring, hvilken han vid fiera tillfällen åberopar. Denne berättar nämligen,1 att flibnstierkaptenen Edward Davis år 1687 vid 27° s. lat. omkring 500 leagues väster oni Copiapo i Chile — Frondat säger Coquimbo — upptäckte en liten ö och en väster därom belägen kuststräcka. Dampiers reflektion: »This might probably be the Coast of Terra Australis incognita» har gifvit anledning till Frondats antagande. Hvad som dock gjorde den

senare oviss om saken, var att han blott befann sig 33 längdgrader från Amerikas kust, då Davis’ land borde ligga betydligt västligare. Man har förmodat, att detta varit den sedan upptäckta Påskön; det land, som låg närmast Frondats kurs, var den lilla klippön Sala y Gomez (26° 28' s. lat., 107' 48' v. long.), till hvilken afståndet var 193 naut. minuter eller 64Vs lieues.

Antagligen är det intet annat än Frondats här anförda iakttagelse, som gifvit upphof till följande yttrande hos en senare författare. Den förut åberopade Bénard de la Harpe,* som 1754 ifrigt förordade en upptäcktsfärd till Austral-landet och anläggandet därstädes af en fransk koloni, säger nämligen, att #flere» af de franska sydhafsfararne mellan 1703 och 1720, »sedan de passerat Kap Horn, af motvind tvungits att styra mer än 400 lieues väster om Chiles kust och här sett säkra tecken till närheten af land, nämligen en mängd fåglar af olika slag, drifved, sjögräs och vissa fiskar, som blott föga aflägsna sig från kusterna.» I detta sammanhang må också anföras följande från samme författare: »Se här, säger han, ännu ett bevis till förmån för dessa land. Ett spanskt fartyg, som år 1714 lämnade Callao med destination till ön Chiloe, belägen på 42° s. lat., gick upp till en höjd af 38° på ett afstånd af mer än 500 lieues väster om Chile. Man upptäckte här ett högt land, hvars kust man följde under en dag och som antogs vara bebodt, till följd af de eldar som sågos under natten. Sedan vidriga vindar tvungit kaptenen att anlöpa Concepcion i Chile, sammanträffade han där med skeppet »le François» från Saint Malo, under befäl af M. du Fresne Marion, en trovärdig man som försäkrat, att han tagit kännedom om nämnda kaptens skeppsjoumal». Om man möjligen kan misstänka, att den spanske kaptenens berättelse ej är något annat än en ny version af Edward

1 A new voyage, Vol. 1, s. 352.

s Om haua arbete se ofvan sid. 48. Jfr Armand Rainaud, Le continent Au8tral, Paris 1893, s. 422.Davis’ upptäckt, så synes det däremot tämligen säkert, att de >flera> fartyg, som M. Bénard omtalar, kunna reduceras till ett enda, och att detta varit »le Saint Antoine».1

Den 3 nov., på 29° 40' s. lat., ändrades kursen till ost och nordost för att söka hamn, och den 7 dec. observerades de peruanska Cordillerernas spetsar som en skugga på himmelen högt öfver molnen. Den ansenliga bukt mot väster och söder, som fartyget på denna del af sin färd beskrifvit, var ej föranledd ensamt af bemödandena att undvika den fruktade fienden; vi se flera liknande kurslinier på den åtföljande kartan (Pl. 2), utmärkande fartygets kurs under resans fortsättning, då ingen liknande fara hotade. Detta sätt att segla var i främsta rummet förestafvadt af de rådande vind- och strömförhållandena under vintermånaderna maj—december och kallades af spanjorerna »navigacion por altura». Humboldt säger,2 att det första exemplet på en sådan resa gafs år 1540 af Diego de Ocampo, och Feuillée berättar8 att, innan denna navigation var uppfunnen, fordrade färden från Panama till Lima icke mindre än 6 månader. Den förste, som genom det nya sättet att manövrera förmådde förkorta denna tid till en månad, väckte härigenom så stor förundran, att han antogs endast med djäfvulens bjälp hafva kunnat fullborda sin resa och ådrog sig en anklagelse för trolldom, hvarifrån han frikändes först sedan en af
*

* Davis’ land har af Tobbern Bergman (Physisk be8kr. öfver jord-klotet, Bd. 1, Upsala 1773, s. 136) blifvit gjord t till en ö kallad >S. Daniel» och har efter honom med detta namn upptagits på Daniel Djurbergs Karta Öfver Polynesien eller femte delen af jordklotet, Sthlm 1780. Denna är antagligen den enda i Sverige självständigt ntarbetade karta öfver Stilla oceanen. En därtill hörande Förklaring på 4 blad in 8:o är tryckt samma år i Stockholm hos Holmberg k Wennberg. Såsom en kuriositet må tilläggas, att originalet till kartan, som var färdigt redan 1772, förevisades då Gustaf III första gången efter sin tronbestigning besökte svenska vetenskapsakademiens sammankomst. Det heter därom i akademiens protokoll för den 5 febr. nämnda år: »Sedan H. M. befalt Academiens ledamöter sätta sig, up-vistesen charta öfver södra delen af Stora Söderhafvet, npdragen af K. Academiens ämnesven Hr Dan. Djurnberg, i anledning af äldre, men i Bynnerhet de nyaste sjö-resebeskrifningar, hvar nppå de nyligen dernti nptäckte öars och länders ungefärliga belägenhet visas. Djurnberg gör af dem alla tilsammanstagna den Femte verldenes del, den han kallar Mauritia». Djurberg, som nu på sin höjd torde vara ihågkom-men såsom författare af föråldrade läroböcker och upphofsman till egendomliga geografiska

namn, bland hvilka »Ulimaroa» såsom beteckning för Nya Holland ännu torde spöka bland en äldre generations skolminnen, visar sig på nämnda karta säsom en ingalunda föraktlig kännare af sin tids geografiska och kartografiska litteratur.

* Essai polit. sur la Nouvelle Espagne, T. 4, Paris 1811, s. 401.

3 Journal des observations, T. 2, Paris 1714, s. 506.inkvisitionens fäder med egna ögon öfvertygat sig om att allt tillgick på naturligt sätt. Under sommarmånaderna, december— maj, användes däremot för segling från norr till söder vid Sydamerikas västkust den s. k. »navigacion por el meridiano», hvar-under man ej aflägsnade sig mer än 60 å 70 lieues från land, i st. f. 3—400, såsom fordrades för »navigacion por altura», hvilken senare ännu är den som föreskrifves af de moderna segelhand-böckerna.Saint Antoine i Peru och Chile.

Lugnande underrättelser om de engelska kaparne. — Ankomst till Ilo. — Underhandlingar om beviljande af handelsfrihet. — Storartade smoggelaffärer. — Saint Antoine i Pisco — Le jage des contrebandes de Chine. — Stränga åtgärder mot införsel af kinesiska varor. — Domaren hjälper fransmännen att kringgå lagarna. — Lasten slntsäljes i Pisco. — Besök i Valparaiso. — Åter i Arica för att indrifva en fordran. — Det myntade silfret växlas i pinas. — Ankomst till Concepcion. — Generalkaptenen i Chile don Jaan Andres de Ustäriz, den störste smugglaren i landet.

— M. de Frondat arresteras i Concepcion. — Fransmännen vilja bombardera staden.

— De bereda sig på anfall af spaniorerna. — Presidenten Ustäriz låter mata sig och befaller Frondats frigifvande. — Diplomatiska förhandlingar med anledning häraf. — Saint Antoine afseglar från Concepcion, men måste återvända för att reparera. — Ankomst till Martinique. * — En robinsonad på Fernando Noronha. —• Fård från Västindien till Frankrike. — Fraktan för kapare. — Hemkomst till Brest.

— Förhandlingar angående sydhafseskaderns last af gald och silfver.

Det första oeh angelägnaste för M. de Frondat vid ankomsten till Peru var att skaffa sig underrättelser om den fiende han hittills lyckats undvika. Det land man fick i sikte var höjderna ofvanför Arica, men här ville man ej stanna, utan fortsatte mot norr till den lilla orten llo. Då under seglingen längs kusten några ryttare upptäcktes, sändes en båt i land för att utfråga dessa och återkom med det besked, att engelsmännen visserligen gjort mycken skada på Chiles kust, där Valdivia blifvit öfverrumpladt och intaget, emedan de inseglat under fransk flagga, men i de peruanska farvattnen hade någon fiende ännu ej försports. Vid ankomsten till Ilo den 9 dec. 1709 fick man däremot veta, att dessa uppgifter voro oriktiga, att det i stället var Guayaquil, som blifvit intaget och brandskattadt, men att engelsmännens styrka var mycket ringare än förut påståtts och att för öfrigt, såsom ofvan berättats, en förenad fransk och spansk eskader blifvit utsänd för att förfölja dem.

Då faran att uppbringas af kapare alltså syntes undanröjd, kunde man egna hela sin uppmärksamhet åt affärerna och vidtaganödiga åtgärder för att afsfttta den från Kina medförda lasten af sidentyg, silkesstrumpor, porslin m. m. Dylika varor voro, såsom fransmännen väl visste, absolut förbjudna till införsel i Peru, äfven om de kommit på den lagliga vägen med galeonerna från Manila, och man kunde alltså befara vida större svårigheter än som voro förenade med den likaledes otillåtna, men dock i allmänhet tolererade importen från Europa. Man hade därför såsom en synnerligen lämplig ort att öppna handel med varor, som man visste betraktades såsom »la dernière contrebande», valt det obetydliga Ilo, ty befolkningen där bestod af några fåtaliga indianer och mestiser, och dit kunde köpmännen från de rika grufdistrikten i det inre landet infinna sig utan fruktan för myndigheternas ingripande. Den ende representanten på platsen för den lagliga makten var en »lieutenants, lydande under corregidoren i Arica, och med kännedom om de spanska ämbetsmännens besticklighet kunde man hysa grundad förhoppning, att så väl han som hans närmaste chef skulle veta begagna sig af det undangömda läget för att bereda sig själfva fördelar genom att se genom fingrarna med så väl inhemska som främmande smugglare.

Underhandlingar Öppnades också genast med de nämnda båda ämbetsmännen. Först begärde man endast tillåtelse att köpa lifs-medel och landsätta de sjuka, men corregidoren, som af sin löjtnant underrättats om fartygets ankomst, föregaf sig betvifla, att främlingarna voro fransmän och fordrade, att tvenne af skeppets

officerare skulle infinna sig hos honom för att afgifva en formlig deklaration; i annat fall skulle han sända en väpnad styrka för att hindra dem att landstiga. Sedan man till svar härpå framkastat ett anbud af 5 procents provision på alla försäljningar, som kunde göras, i händelse handeln finge fritt bedrifvas, infann sig ett ombud för corregidoren, som pro forma meddelade vice-konungens befallning, att alla fartyg skulle gå till Callao och där afvakta besked från högsta ort, men som under hand lät förstå, att mot en provision af 6 procent den önskade handelsfriheten skulle kunna medgifvas. Om detta belopp blef man också öfverens, och härmed hade de underordnade beredt sig medel att, i nödfall, för några tusen piaster köpa de högre förmännens öfverseende. Det dröjde sedan ej många dagar, innan köpmän från de närbelägna städerna Arequipa och Moquegua infunno sig, och efter något prutande blefvo skeppets superkarger med dessa ense om en prislista, enligt hvilken handeln sedan ostördt bedrefs. Om denna lista, som är återgifven bland bilagorna, jämföres med inköpsprisen i Kina, så finner man, att avancen var betydande: de mest kurantasidentygerna, som i inköp kostat från 20 till 28 livrés, såldes för 100 till 144; ett par silkesstrumpor, som kostat högst 4 livrés 10 sols, betingade 24 livrés; ett dussin porslinskoppar, inköpta för 1 livre 16 sols, såldes för 48 livrés, o. s. v. Till dessa höga pris hade man redan efter 20 dagar sålt för 130,000 piaster, och dock hade man till kunder endast haft invåname i de nämnda båda städerna, och inga köpmän hade ännu hunnit anlända från de rika grufdistrikten, från Cuzco, La Paz, Oruro och Potosi, hvilka, om de också skyndade sig än så mycket, behöfde minst en en månad för att kunna komma till städes. Utan att afvakta dessa uppgjordes den 20 jan. 1710 en större affär; man sålde nämligen på en gång för 160,000 piaster till den förre corregidoren i Arica, don Juan de Mur y Aguirre, och beviljade denne icke blott 6 månaders kredit och 10 % rabatt å de vanliga prisen, utan förband sig äfven att afsegla till Pisco för att ej genom konkurrensen skämma marknaden för honom. Den stora risk man härigenom åtog sig var icke Moirie i smaken; han skrifver den på de spanska superkargemas räkning och påstår, att de afslöto affären nästan mot M. de Frondats vilja.

I enlighet med denna öfverenskommelse afseglade man från Ilo den 24 jan. och anlände fem dagar senare till Pisco. Det var icke utan farhågor man motsåg huru händelserna här skulle utveckla sig, ty denna ort låg betydligt närmare styrelsens hufvud-säte, Lima. Den där residerande vicekonungen, markis Castell dos Rios, var visserligen ej helt och hållet obenägen att tillmötesgå de franska intressena, men vi hafva förut sett, att hans gunst ej alltid var att lita på. Hans belägenhet torde också ha varit mer än vanligt svår, ställd som han var mellan de ständiga penninge-begären från hemlandets styrelse, den franska handelns intressen och önskningarna och behofven hos den befolkning, öfver hvilken han var satt att regera. Men högättad och fattig var hans förnämsta ögonmärke att rikta sig själf, och med denna faktor hade alla att räkna, som på något sätt voro af honom beroende. Han undgick emellertid ej svåra anklagelser, särskildt med afseende å den otillåtna trafik, som bedrefs under hans Ögon, och han hade måhända ej kunnat fria sig härför utan den hofgunst, hvaraf han var i besittning.1 Han afied för öfrigt, medan >S:t Antoine» låg i

1 »Till sin lycka hade han vid hofvet en skyddsängel i sin dotter dona Catu-lina, som var hofdam hos drottningen och som af barnslig kärlek åtog sig att till hans försvar framhålla den gamla tillgifvenhet och de nya tjänster, som markisen bevisat Filip V, de skalder han ådragit sig i Lima för att knnna hemsända pen-Plan af Pisco. Efter Frbzier 1716Pisco, den 24 april 1710, och efterträddes ad interim af ärkebiskopen i Quito, don Diego Ladron de Guevara, utan att härigenom någon förändring inträdde i vicekonungadömets styrelse.

Om hvad som vidare hände våra franske sjöfarare vilja vi låta Moirie själf berätta.

»Genast -efter det vi gått till ankars, sändes en officer till Pisco, h vil ken återkom följande dag och berättade, att han fått begifva sig till Ica1 för att få audiens hos corregidoren. Beträffande vår handel voro utsikterna ej lofvande, och det troddes, att man mot densamma skulle förfara med stor stränghet. Det sades, att man i Lima de föregående dagarna bränt kinesiska handelsvaror till ett värde af 30,000 piaster, som införts af det fartyg, som vi mött på hafvet, och den spanska konungen hade t. o. m. utnämnt en särskild domare för mål angående dylikt kontraband, med rätt att t. o. m. taga kläderna af kroppen på dem, som anträffades iförda kinesiska tyger och låta bränna dessa. Det oak-tadt hade man låtit oss hoppas att med tiden få sälja vår last.

Yi försålde ombord en del varor till samma pris som i Ilo och äfven något därutöfver, men summan uppgick blott till 10,000 piaster, hvilket ej bådade godt för framtiden, helst som det sades, att köpmännen ej vågade lämna Lima, emedan man, vid ryktet om vår ankomst, omgifvit vägarna med vaktposter; man hade också utsatt sådana på stranden midt emot vår ankarplats för att hindra enhvar att komma ombord.

Den 15 februari anlände till Pisco den nämnde funktionären — 'le juge des contrebandes de Chine' — vid namn don Paulo de Santiago Concha, åtföljd af vaktbefälhafvaren i Lima och 20 soldater till häst. Följande dag lät han visitera alla platser, hvarest något kunde föras i land, och utsatte där sina vakter. Härunder mötte han en fattig karl, som köpt några par silkesstrumpor af våra matroser; denne lät han kasta i fängelse, och följande dag blefvo strumporna högtidligen uppbrända på torget. Det kungjordes också offentligen, att hvar och en, som beträddes med att hafva gått ombord på fartyget, skulle förvisas till Valdivia, hans egendom skulle konfiskeras och de beslagtagna varorna uppbrännas af bödeln. Detta hindrade emellertid icke, att en och annan kom ombord, men för att säga sanningen var det i allmänhet folk, som ej hade mycket att förlora.

ningemedel, förlasten af en son, som stnpat i striden för monarken, samt andra ovärderliga uppoffringar, som hans familj gjort under kriget i Catalonien» (Sbb. Lobbnte, Sist. del Peru bajo los Borbones, Lima 1871, s. 17).

1 En liten stad inne i landet, sydost om Pisco.

Ymer. 13.Oaktadt alla dessa stränga mätt och steg vågade en fransman vid namn Fourcade infinna sig på fartyget med ett belopp af

30,000 piaster, hvarmed han afslöt ett köp mot 5 % rabatt på de pris, som öfverenskommits i Ilo, men då domaren fått kunskap härom och skärpte bevakningen utefter vägarna för att få göra ett beslag, nödgades nämnde köpman hos M. de Frondat begära att få låna vår slup för att landsätta varorna i en liten hamn söder om Callao, hviiken af spaniorerna kallas Poco Sano. Slupen var borta fem dagar på denna expedition. Då hamnen förefallit mig särdeles välbelägen för dylika tillfällen, vill jag här meddela

45. Plan af hamnen Poco Sano.

Efter Pierre Moirie.

en plan öfver densamma, hviiken jag fått af en af våra piloter, som uppmätt den (fig. 45).

Emellertid inträffade det, att denne domare, sedan han för-gäfves gjort allt som stod i hans makt, insjuknade i stenplågor, hvilka nödgade honom att begära hjälp af vår skeppskirurg. Detta beviljades af M. Frondat, som lyckats göra sig till hans vän, och mannen behandlades med tämligen godt resultat. Sedan han tillfrisknat, beslöt han att återvända till Lima, men för att ha något att skylla på inför vicekonungen, bad han M. Frondat af segla från hamnen, under föregifvande att man ämnade begifva sig till Chile. Så fort detta skett, skulle äfven han afresa ochicke vidare återkomma, hvarefter vi om några dagar kunde vända tillbaka. Då detta anbud af domaren ansågs förmånligt, beslöto vi att gå utom sikte från land under 7 eller 8 dagar, men innan detta utfördes, skrefvos bref till åtskilliga köpmän i Lima med anmodan att efter nämnda tid möta oss i hamnen, och härom underrättades också corregidoren på platsen, åt hvilken utlofvades 5 % på allt hvad vi kunde sälja, mot det att vi skulle åtnjuta fullkomlig frihet.

Tisdagen den 8 april kl. 2 e. m. afseglade vi alltså från Paraca, och då vi befunno oss tvärs för Pisco, saluterade vi domaren med sju kanonskott. Därefter ställdes kursen norr om Chincas-öarna, tills vi voro utom synhåll, för att sålunda betaga vederbörande alla misstankar, men om denna segling vill jag ej ingå i vidare detaljer, då den blott bestod i kryssning fram och tillbaka.

.Fredagen den 18 kl. 9 på aftonen ankrade vi åter mellan de båda uddarna på ön San Galan och skickade genast vår båt till Paraca med skeppsskrifvaren, för att han i hemlighet skulle be-gifva sig till Pisco och förvissa sig, huruvida domaren verkligen rest sin väg. För all säkerhets skull togo vi ner vår storstång på däcket, så att vi skulle kunna säga, att den blifvit bräckt och att vi till följd däraf varit tvungna att vända tillbaka.

Den 19 kl. 3 e. m. ankrade vi utanför Paraca, men dessförinnan fingo vi besök af »löjtnanten» i Pisco, som

berättade, att domaren afrest samma afton som vi, och att i staden funnos personer, som väntade på oss, för att göra affärer, hvarvid vi skulle åtnjuta all möjlig frihet. Detta väckte hos alla stor glädje, ty vi hade nu tillbragt en ganska lång tid utan att ha något att göra. Några dagar senare infann sig stadens sekreterare för att se till, att vi verkligen ej på något sätt besvärades, och han uppsatte härom en skriftlig förklaring; det var nämligen ej blott med corregidoren vi hade att göra, utan de voro alla i en liga, och alla skulle bafva sin andel i förtjänsten på oss. Härefter sålde vi i frihet till växlande priser, och folk af alla slag kommo till oss för att fylla sina behof, men först inemot augusti månad fingo vi besök af mera förmögna personer, som gjorde större partiköp om ända till 80,000 piaster i kontanta penningar. A t dessa beviljade vi samma pris som åt don Juan de Mur, och för att förr få slutsåldt lämnades kredit på belopp af 20- å 30,000 piaster, som de, Gud vare lofvad, ärligt betalade».

Intet kan väl bättre än denna enkla och utan alla öfverdrifter affattade berättelse, illustrera det spanska kolonialsystemets missförhållanden: ämbetsmännens gränslösa besticklighet och byråkratiska formalism samt allas samverkan för att rikta sig på8 tat ens bekostnad, allt detta, egendomligt nog, fören adt med en oomtvistlig redbarhet i handel och vandel de enskilda emellan.

I medlet af september var hela »le S:t Antoines» last försåld, och man beredde sig att afsegla från Pisco. Innan M. Moirie låter oss lämna denna plats, ger han dels en uppgift på de kinesiska varor, som voro mest kuranta i Peru, och de färger på tyg, som där voro mest eftersökta — det var företrädesvis svart och andra allvarsamma färger (couleurs honnestes) — dels en noggrann hydrografisk beskrifning af platsen, åtföljd af en prydlig plankarta, dels slutligen en allmän skildring af staden och omgifningama jämte dessas naturliga förmåner, hvilka mestadels bestodo i socker-, vin-och oiivplanteringar. Det dåvarande Pisco erbjöd dock blott en skugga af ortens forna glans, och den gamla staden låg i ruiner, sedan den för någon tid tillbaka dels plundrats af flibustierer, dels förstörts af en jordbäfning, som härjat hela Perus kust och efterföljts af en flodvåg, som sköljt bort hvad den egentliga jordbäf-ningen lämnat stående. Häri ser vår skildrare ett Guds straff för alla de brott, som fordom begåtts i landet; — men dock hade ingen bättring försports, ty ett häpnadsväckande sedefördärf rådde ej blott i Pisco utan i hela Peru, som man med rätta skulle kunna kalla »le royaume de Vénus, car elle y domine avec empire». Omdömet om Pisco afslutas emellertid med ett ampelt erkännande af dess fördelar såsom handelsplats, fördelar som än bättre kunnat tillgodogöras, om man fått vara ensam om kommersen, men tyvärr hade konkurrens icke saknats. Efter »le S:t Antoine» hade nämligen ej mindre än tre franska fartyg anlöpt platsen; två af dessa, »l’Aurore», kapten Legriel, och »la Diligente», kapten Martin, tillhörde en eskader af fyra fartyg som under befäl af M. de Benac i januari 1708 lämnat Frankrike, det tredje, en »fluton» från Saint Malo, kallad »le Saint Jean Baptiste», kapten Morin, inlöpte utan last och som haverist; den kunde blott med hjälp af pumparna hållas flott. Sedermera såldes den till spaniorer i Lima för 8,000 piaster, och befälhafvaren träffade öfverenskommelse med M. Frondât om hemförande af besättningen och fartygets silfver. Detta beviljades på de villkor, att 2 % skulle betalas för 50,000 écus och 4 % på hvad som öfverstege denna summa; besättningen åter, 28 man och 4 officerare, fick fri resa och vivre, emedan man därigenom vann ersättning för de förluster, som »le S:t Antoine» lidit genom rymningar.

Med fyllda förråd af seglade detta fartyg från Pisco den 16 sept. 1710; det återstod nu att uträtta två saker, innan stäfven definitivt kunde riktas mot hemmet, nämligen att förse skeppetmed nytt tågvirke och indrifva den stora fordran, som man hade ntestående hos don Juan de Mur. I förstnämnda syfte skulle man till en början anlöpa Valparaiso, och efter en ny segling »por altura» anlände man hit den 13 okt. Den nu så betydande handelsstaden var då för tiden en helt obetydlig ort, bebodd af endast omkring 300 spanska familjer, och så illa befästad, att det föreföll besökaren som om verken vid första jordbäfning skulle falla i ruiner. Sedan man lyckats förskaffa sig tåg i den närbelägna staden Quillota och kompletterat lifsmedelsförrådet, lättade man den 20 okt. för att efter kusten åter segla mot norr, till Arica, där ankaret å nyo fälldes d. 4 nov.

Från Pisco hade man landvägen hitsändt en af skeppets super-karger, don Baltasar de Arana, för att indrifva den förut nämnda fordran hos don Juan de Mur och hålla betalningen i beredskap. Men gäldenären hade ännu icke fått de penningar, som han väntade från grufvorna, och det dröjde nära 3 veckor, innan han kunde börja att betala sin skuld, men då erlades beloppet inom några få dagar till fullo, blott med den förändringen i de öfverenskomna

villkoren, att fransmännen fingo mottaga silfver i »piftas» och plantsar efter en för dera något ofördelaktigare kurs. Af skuldsumman afräknades också ett belopp af 40,000 piaster, som utgjorde förste superkargens andel i rederiaffären och som denne lät stå inne hos don Juan de Mur, då han ämnade kvarstanna i Chile för att återvinna sin skadade hälsa. Då en så stor vinstsumma kunde falla på en enda persons del. kan man sluta till hela företagets omfattning. Man kan också förstå de känslor af lättnad och tillfredsställelse, som hos reseberättaren gåfvo sig luft i det »Herren vare lofvad!» hvarmed han hälsar det lyckliga af-slutandet af ofvannämnda affärstransaktion.

I Arica erbjöd sig också tillfälle för fransmännen till en annan för dem förmånlig negociation. De växlade nämligen här hela sin tillgång på myntade spanska piastrar, uppgående till en summa af omkring 80,000, i s. k. piftas efter en kurs af 8 piaster för en mark silfver. Härigenom begicks en ny olaglighet, ty piftas, eller den första produkten af silfvermalmens förvandling tiU rent silfver, voro strängt förbjudna att utföras; de skulle från extraktionsverken levereras till myntet och där, efter afdrag af den kungliga quinto, smältas i plantsar och förses med vederbörliga kontrollmärken; först i denna form fick silfret fritt disponeras af de enskilda ägarne. Undandragandet af beskattningen genom quinto innebar naturligtvis så väl en stor förlust for kronan som en vinst för köpmännen, ehuru den senare motvägdes af riskenatt råka ut för hvarjehanda förfalskningar, för hvilka man var skyddad efter anbringandet af de lagliga stämplarna.

På tal om dessa affärer säger Moirie, att äfven om man haft mycket större belopp i myntadt silfver, dessa kunnat växlas i Arica. Denna stad var nämligen den förnämsta stationen för trafiken mellan grufdistrikten och Panama. Härifrån hade förr silfver-transporterna med den 8. k. armadilla utgått till nämnda stad, för att därifrån föras vidare öfver Puerto Bello till Spanien, men efter den franska sjöfartens öppnande hade Arica förlorat en stor del af sin betydelse och undveks nu, så vidt möjligt, till följd af det osunda klimatet, som Moirie tillskref de mefitiska dunsterna från guanolagren på en närbelägen liten ö, af hvilkas användning såsom gödningsmedel man dock redan då förstod att göra sig en icke oansenlig vinst.

Sedan alltså alla affärer voro bragta till ett lyckligt slut, af-seglade M. Frondat från Arica den 28 nov. och anlände efter ännu en »navigacion por altura* till Concépcion den 4 jan. 1711. Här ämnade man förse sig med lifsmedel för den långa hemfärden och söka sällskap med andra fartyg till ömsesidigt försvar under densamma. För sådant ändamål hade man stämt möte med kapten Jean Doublet, men denne hade, efter två månaders väntan, med sitt fartyg »le Saint Jean Baptiste» nödgats ensam anträda återvägen; däremot träffade man i Concépcion några andra fartyg, med hvilkas kaptener öfverenskommelse afslöts om gemensam hemresa. Emellertid råkade M. de Frondat i nämnda stad ut för ett äfventyr, som hotade att göra ett plötsligt slut på hans hittills så lyckosamma expedition. Till belysning häraf vill jag nämna något om en person, spm spelade en af hufvu droller na uti ifrågavarande tilldragelse.

Vi hafva nyss af Moiries berättelse sett, huru det kunde tillgå i Peru, och man kan redan däraf sluta till, huru förhållandena skulle vara i det stora vicekonungadömets aflägsnare delar, där icke ens skenet af laglydnad och kontroll behöfde iakttagas.1 Hvad vi känna om det samtida tillståndet i Chile bekräftar till fullo detta antagande. Till styresman i detta land hade år 1707 ut-

1 De spanska koloniämbetsmännens oefterrättlighet var ökänd icke blott i Amerika ntan äfven i Enropa; Ludvig XIV skrifver d. 18 febr. 1708: »L'intérêt a tellement corrompu ceux qui exercent les emplois de tonte espèce dans les Indes, que, quelque soit la probité d’un vice-roy, il ne sera plus maître de remédier aux abus introduits pendant une longue suite d’années, et ses subalternes l’empêcheroient de faire le bien qu’il se proposera» (Corresp. avec M. Amelot, Vol. 2, s. 121).nämnts don Juan Andres de Ustáriz, hvilken i denna egenskap förde de prunkande titlarna »guvernör och generalkapten samt president i den kungliga rege ringskonselj en» (audiencia). Han var af adlig börd från Navarra och innehafvare af den höga Santiago-orden, men i själfva verket var han chef för ett handelshus i Sevilla, som genom successionskriget gjort stora förluster, för hvilka han i kolonierna hoppades vinna ersättning. Det säges också, att han rent af köpt sin befattning för 24,000 pesos, hvilket ej är otroligt, då handel med ämbeten var långt ifrån sällsynt vid det spanska hofvet. Till följd af de genom kriget afbrutna kommunikationerna kunde han först d. 27 febr. 1709 tillträda sitt ämbete i Chiles hufvudstad Santiago,

hvarvid själfva installationen gaf anledning till en af dessa tvister om formaliteter, som tyckas ha varit en favoritsysselsättning för de spanska ämbetsmännen.

Från hemlandets regering medförde den nye guvernören bestämda order att göra definitivt slut på den franska smyghandeln, hvilken man, till följd af de förändrade politiska förhållandena, nu mindre än förut ansåg sig böra tolerera. Men det sätt, hvarpå han utförde dessa befallningar, har gifvit honom det eftermälet, att han var den störste smugglaren i landet.1 Visserligen utfärdade han den 11 juli 1709, kort efter sitt ämbetstillträde, en kungörelse, hvarigenom han, i öfverensstämmelse med förut citerade och sedermera flera gånger förnyade kungliga påbud, på det allvarligaste förbjöd hvarje samfärdsel och handel med de franska sjömännen; dessa skulle ej få gå i land och ej sälja varor af något slag, och landets egna invånare skulle ej få gå ombord på fartygen för att drifva handel; i händelse dessa förbud öfverträddes, skulle de inhemska köpmännen straffas med fängelse och egendoms-indragning, de utländska med konfiskation af varor och skepp. Och dylika kungörelser följde sedan tätt på hvarandra, lika ofta som nya kungliga cédulas inskärpte vederbörandes plikt att vaka öfver lagarnas efterlefnad och på det skarpaste förebrådde myndigheter och enskilda för deras uppenbara ohörsamhet. Då det blef bekant, att fransmännen börjat utsträcka sina färder till Kina, lades till de öfriga befallningarna ett förbud för alla spanska undersåtar att ^deltaga i dessa förder och en varning till de franska kaptenerna, att deras olofliga tilltag skulle inrapporteras ej blott

1 »Aquel fué un verdadero mercader contrabandista» (M. L. Amünátegui, Los precursores de la independencia de Chile, T. 3, Santiago 1872, s. 302). Min framställning af presidenten Ustáriz' verksamhet är, där ej andra källor anföras, hämtad från Barbos Arrana, Hist. jen. de Chile, T. 5, s. 493 ff.till konungen af Spanien utan äfven till hans farfader i Frankrike, som nog skulle veta afskräcka dem från desammas förnyande.1

Men medan allt detta nit utvecklades på papperet, gingo presidenten Ustariz’ egna handlingar i en diametralt motsatt riktning. Det blef honom förbehållet att sätta smuggleriet i system för att däraf draga den största möjliga vinst. Han nöjde sig ej, såsom sina ämbetsbröder på andra orter, med att rikta sig genom provisioner och dyl.; han uppträdde själf som grosshandlare, köpte de förbudna varorna och sålde dem genom sina agenter äfven utom Chiles gränser. Ja, det gick så långt, att han på stora torget i sin egen residensstad höll .öppen bod, där smuggelgodset ut bjöds till salu. För att underlätta alla dessa transaktioner hade han från Spanien medfört så väl sina tre söner som åtskilliga af sina f. d. handelsbiträden, hvilka han placerade på förmånliga platser såsom corregidorer å de orter, där något var att förtjäna; på grund af sin ställning kunde han också vid inköpen betinga sig utomordentliga rabatter, ända till 30 å 40 procent, och kredit kunde man naturligtvis ej vägra landets högste styresman, så mycket mindre som det sades, »att han villigt honorerade sina förbindelser, hvilket är en berömvärd sak i ett land, där man lättare än annorstädes kan få låna, men där man icke alltid betalar med lika stor punktlighet».2

Såsom exempel på den chilenske guvernörens affärsföretag kan anföras, att det var till honom som den förut omtalade kapten Morin afyttrat hela lasten på det sedan till Lima försålda fartyget »S:t Jean Baptiste».3 Denna affär hade don Juan Andres själf gjort upp, då han i slutet af 1709 befann sig i Valparaiso för att träffa försvarsanstalter mot Woodes Rogers’ kapareexpe-dition. Lasten försåldes sedan dels i Arequipa, dels i Potosi, och Moirie berättar, att kapten Morin i Valparaiso lämnade »le S:t Antoine», på hvilken han såsom sagdt för sig och sin besättning betingat sig fri hemresa, för att af Ustariz utkräfva det belopp af

138,000 pesos, hvartill ofvannämnda inköp uppgick, och som också ärligt utbetalades.

Ustariz undgick emellertid icke svåra anklagelser för liknande och andra fel i ämbetet; skrifvelser, som blottade hans beteende, insändes flere gånger till regeringen i Madrid af oidorerna i hans egen audiencia, till hvilka han från början stått i ett spändt för-

1 Bando de 27 de oct. de 1710 (Amonategui. anf. arb. 3, a. 303).

* Frezikr, Mel. du voyage de la mer du Sud, s. 94.

3 Amunätkgui, anf. arb. s. 320.hållande, men han mötte dessa med lika skarpa motbeskyllningar, och då dessa

förmodligen också voro berättigade, lyckades han till en tid nndgå ansvar. Slutligen var dock måttet rågadt, och år 1717 dömdes han förlustig ämbete och egendom.1 * 3 * * Det förefaller som en ironi, att den som blef Uståriz' efterträdare i ämbetet och som med honom anställde den slutliga räfsten, var en don José de Santiago Concha, hvilken alltså bar samma namn, antagligen var samma person som den »juge des contrebandes de Chine»,8 som vi förut lärt känna såsom en långt ifrån tadelfri ämbetsman — helt visst kunna vi antaga, att M. de Frondat förvärfvat dennes till sina följder så nyttiga »vänskap» ej blott genom den lyckade kur, som »S:t Antoines* kirurg utförde, utan äfven genom andra mera klingande bevekelsegrunder.

En af de svåraste anklagelser, som anfördes mot don Juan Andres de Uståriz och som slutligen bragte honom på fall, var hans till vägagående mot M. de Frondat i den angelägenhet, hvar-för jag nu skall redogöra. M. Moirie berättar därom på följande sätt.8

»Måndagen d. 5 jan. kl. Vs 6 på morgonen satte sig M. Frondat jämte vår spanska superkarg och flere andra officerare i en båt för att begifva sig till Concepcion och ailägga ett besök hos oidoren don Ignacio Antonio del Castillo, hvilken såsom t. f. corregidor förestod guvemörssysslan i staden. Kaptenens afsikt var att af honom begära lifsmedel och andra förnödenheter för vår hemresa till Frankrike. Samma dag på aftonen, då jag jämte några andra tog en promenad på stranden, berättade en spanior af mina bekanta, att M. Frondat blifvit arresterad och insatt i fängelse, samt att samma öde omedelbart därefter drabbat alla fransmän, som befunno sig i staden, så väl de som tillhörde besättningen på skeppet »le Phélypeaux» från Saint Malo, som de hvilka sedan längre tid voro bosatta på platsen; vår båt hade inan också desarmerat och satt på grund. Så fort jag fått veta detta, skyndade jag genast att därom underrätta vår sekond, M. de Giouo, men då jag kom ombord, hade han begifvit sig till »le Phélypeaux», hvars kapten, M. Noail de Parc, redan meddelat honom samma nyhet.

1 Den i en särdeles svårbegriplig knrialstil affattade domen är fullständigt af-

tryckt hos Amunategui (anf. st. s. 316—333). Denna utförliga akt äfvensom några andra af samme författare publicerade handlingar innehålla en del upplysningar om de franska sjöfärderna, till hvilka jag framdeles skall återkomma.

3 Möjligen är dennes förnamn Paulo hos Moirie oriktigt.

3 Till undvikande af upprepningar har jag i denna berättelse inflickat några

detaljer hämtade från andra, nedan omförmälda källor.Plan af Concepcion. Efter Frezibr 1716.Denne hade nämligen erfarit den genom sin båtbesättning, som han sändt till staden och som blifvit afrådd att gå i land af några kvinnor, hvilka befnnno sig på stranden och berättade allt som händt. Dessa våldsbragder kommo oss att tro, att krig blifvit förklaradt med Spanien, eller att oidoren fått någon särskild befallning, som förmått honom att handla på detta sätt, men i vår ovisshet var det oss omöjligt att få någon klar uppfattning af saken eller att fatta något bestämd t beslut. Vi alla och besättningen på vårt fartyg ville, att vi utan uppskof skulle lägga oss utanför staden och gifva oidoren valet mellan att genast sätta vårt folk i frihet eller att få staden bombarderad. Detta skulle utan tvifvel ha medfört önskad verkan, ty vid första kanonskottet skulle invånarne själfva ha tvungit guvernören till eftergift, af fruktan för att få se sina hus i ruiner. Men M. Noail, som utmärker sig för en nonchalance utan like,1 afrådde oss från en åtgärd, som enligt hans åsikt kunde få betänkliga följder, och som kunde undvikas genom fog och läm por. Vi däremot voro fullt öfver-tygade om att vårt förslag icke innebar den ringaste fara, då vi mer än väl visste, att guvernörerna pläga tillåta sig hvarjehanda saker, utan att därtill ha fått någon befallning af Hans katolska Majestät.

Tisdagen den 6 fingo vi veta anledningen, hvarför vår kapten blifvit fängslad, genom ett bref till M. Noail från oidoren, hvilken häri meddelade, att det skett på order af presidenten i Santiago och att denne åter fått befallning från hofven i Frankrike och Spanien att arrestera vår kapten och hela den öfriga besättningen samt att bränna eller konfiskera vårt fartyg; däremot erbjöd sig oidoren att frigifva M. Noails folk och förse honom med alla förnödenheter, som han behöfde för hemfärden; i vår sak kunde han åter icke ingå på någon underhandling. M. Noail tvekade ej att förklara sig nöjd härmed, utan att betänka att han härigenom gjorde oidoren ännu djärfvare

och styrkte denne i föreställningen att han os t raff ad t kunde än ytterligare förolämpa oss. M. Noail hade dock den godheten att hälsa oidoren, att han ej rådde honom

1 Pater Feuillée hade en vida förmånligare uppfattning af M. Noails karakter — »c’étoit.un homme rempli de mille belles qualitez». Enligt honom var anledningen, hvarför man afstod från planen att bombardera staden, att man därigenom skalle ha riskerat att kaptenen och officerarne blifvit lönnmördude i fängelset; det befanns därför lämpligare att >en ouvrir les portes avec une clef d'argent» (Journal, T. 3, s. 67). M. Noail kallas af en annan författare »homme de tête et de coeur, très-digne du commandement» (Relation de divers voyages dans l'Afrique, l’Amérique et aux Indes Occident., s. 1, 1726, s. 288).att anfalla oss, ty vi voro alla fast beslutna att försvara oss till det yttersta, och i verkligheten skulle han ha blifvit ganska illa mottagen. Samma afton laddade vi våra kanoner med skrot och gjorde skeppet klart till batalj, som om vi väntat anfall af öfvadt krigsfolk; man hade nämligen sagt oss, att alla slupar i staden blifvit beväradе, men i själfva verket var vår försiktighet onödig, ty man hade ej haft för afsikt att tillfoga oss minsta ondt, och spaniorerna skulle aldrig tilltrott sig en dylik djärfhet; det enda man åsyftade var att skrämma oss och afskräcka oss från att angripa dem.

Onsdagen den ? utfärdade oidoren ett påbud till alla, som ägde landtgårdar i omgifningarna af Talcaguano,1 hvarigenom dessa vid strängaste straff förbjöd os att sälja lifsmedel åt oss. Då vi emellertid voro i stort behof däraf, erbjöd sig M. Noail att förskaffa oss sådana, och därjämte framkastade han, att om vi skulle nödgas afsegla utan att hafva återfått vår kapten, så skulle han utverka, att vi bland hans officerare finge komplettera vårt behof af befäl för hemresan. För att i hvarje fall göra oss beredda att enligt öfverenskommelse gå i följe med hans fartyg, sände vi bland hans folk några af vår besättning för att hugga ved i skogen, och arbetade i öfrigt på vår utrustning, särskildt med att laga våra segel, hvilka voro illa medfarna.

Som jag kan tala spanska, gaf vår sekond mig i uppdrag att uppköpa lifsmedel och boskap i landtgårdarna, och då ingen kände mig, föregaf jag, att jag kom från »le Phélypeaux», och erhöll på sådant sätt allt hvad vi behöfde för den tid vi lågo för ankar i denna hamn.

Samma dag träffade jag en spanior, som lofvade mig att framföra ett bref till vår skeppsprest, som befann sig i staden; i detta bref bad jag denne sända mig underrättelser om honom själf och om M. Frondat, från hvilken vi hittills icke erhållit något bud.

Torsdagen den 8 fick jag svar på mitt bref. Skeppspresten meddelade däri, att han icke var i fängelse, utan uppehöll sig i ett enskildt hus, där man ständigt var på sin vakt. Det oaktadt hade han hvarje afton förklädt sig och sökt alla möjliga tillfällen för att kunna återvända ombord, men alla vägar voro så späckade med soldater, att det var nästan ogörligt att undkomma; emellertid hoppades han att endera dagen vara hos oss. I brefvet till mig låg inneslutet ett annat från M. Frondat till sekonden

1 »Le S:t Antoine» låg för ankar vid denna ort, på tämligen betydligt afst&nd från själfva staden Concepcion; se den bifogade plankartan fig. 46.M. Giouo, hvari denne uppmanades att hålla sig beredd att af-segla tillsammans med >le Phélypeaux», hvad som än måtte inträffa, samt att vara väl på sin vakt, ty oidoren hade från närbelägna städer och köpingar sammandragit en styrka af 3,000 man kavalleri, under fbregifvande att vi voro sjöröfvare, som plundrat flera städer på den peruanska kusten.

Samma dag frigåfvos alla, som tillhörde »le Phélypeaux», och flngo tillåtelse att gå ombord, men man måste vara försedd med passersedel för att få öfvergå Andalien-floden.

Fredagen den 9 kom vår skeppsprest ombord klädd som indian. Då han skulle passera Rio Andalien, hade han stött på en vaktpostering af hundra ryttare, för hvilka han som anledning, hvarför han lämnat staden, uppgaf, att en af hans slafvinnor flytt från honom. Då man begärde att få se hans tillståndsbevis, sade han, att han icke trott sig behöfva gå öfver floden, och slutligen fick han genom goda ord passera, ty han talade spanska utmärkt väl. Han meddelade oss, att det var omöjligt att få tala med någon af fångarna, ty de voro mycket strängt bevakade, men vår kapten hade sändt en af sina vänner, en biscayer vid namn don Juan de ChavarrIa, till Santiago för att försöka, om ej presidenten skulle kunna bevekas medelst penningar, eftersom ingen annan utväg tycktes finnas.

Hvad som troddes kunna bidraga till en lycklig utgång häraf var, att vår spanske superkarg hade lyckats rädda sig i en kyrka, så fort han fick veta, att man höll på att arrestera fransmännen; och det är visst, att om äfven han blifvit tagen till fånga, detta hade beredt oss än större svårigheter.

Sent på kvällen kom ännu en af våra officerare ombord tillsammans med folket från »le Phélypeaux». Han hade haft lyckan att befinna sig hos några damer, då man arresterade de öfriga; dessa hade klädt honom i fruntimmerskläder, och på sådant sätt hade han alla dagar promenerat omkring i staden midt bland vakterna, hvilka aldrig kände igen honom. På samma sätt var det med två af våra matroser, hvilka räddades af kvinnor och klädda som indianskor lyckades, undansticka sig bland folket från »le Phélypeaux».

Lördagen den 10 på morgonen upptäckte vi på höjderna ofvan-för Talcaguano några ryttare, hvilka vi först togo för vedetter utsända af någon större styrka, som närmade sig för att anfalla våra tält. Yi landsatte därför folk till förstärkning med fyra nickhakar, men flngo snart veta, att det var en ämbetsman, som kommit för att inskärpa förbudet mot att lämna oss lifsmedel. Sedan jag blifvit sänd att tala med dem, hotade jag t. o. m. attlåta sätta dem i arrest ombord, hvilket till den grad förskräckte dem, att de begåfvo sig bort fortare än de kommit. Om man velat lyda mitt råd, så bade man slagit dem alla i järn på backen, för att lära dessa herrar att behandla folk hyggligt; de hade nämligen satt vår kapten i ett vanligt fängelse bland indianer och i smuts, som räckte upp på halfva benet.

Tisdagen den 13. Ingenting annat af vikt har passerat intill denna dag än att skeppet >l'Aurore», kapten Legriel, anländt från Coquimbo och gått till ankars utanför staden Concepcion. Detta fartyg tillhörde aflidne M. de Benacs eskader, med hvilken man ämnat gå till Kina och tillbaka för att göra samma kommers som vi.

På aftonen, då jag med en af våra officerare återvände från en landtgård, där jag varit för att uppköpa kreatur till nedsalt-ning, blefvo vi hejdade af en patrull af tio ryttare med pikar under befäl af en löjtnant. Denne sade mycket artigt, att han hade order att icke låta någon fransman passera, ej ens de som tillhörde besättningen på »le Phélypeaux», men om vi ville göra oss mödan att uppsöka hans kapten, så skulle han låta en soldat ledsaga oss till denne. Härtill gåfvo vi vårt bifall, men då vi anlände till vakten, befanns kaptenen vara frånvarande, hvarför jag sade till den som förde befälet, att jag skulle gå till ett

närbeläget hus och där afvakta hans återkomst. Han lät mig gå

på mitt ord, men knappt hade vi anländt till huset, förrän kaptenen uppträdde i spetsen för en trupp ryttare. Jag trodde, att

det var för att föra oss som fångar till staden, men jag bedrog

mig högeligen, ty han bad tvärtom om ursäkt för det vi blifvit arresterade och sade att, då han hade order att ej företaga något mot besättningen på »le Phélypeaux», vi voro fria att gå när vi behagade. Som det emellertid var sent, stannade vi i huset öfver natten och superade alla tillsammans. Nästa morgon läto vi, allt under föregifvande att vi voro från »le Phélypeaux», drifva bort sex präktiga oxar för att slaktas och insaltas, och kaptenen bad oss särskildt att dela med oss åt det stackars folket på »le S:t Antoine», hvilka han föreställde sig vara mycket nödställda. Efter denna dag fick jag allt hvad jag behöfde af samme kapten, hvilken t. o. m. erbjöd sig att föra mig till staden klädd som indian. Men jag afslog anbudet, då jag hade ingenting där att göra; för öfrigt väntade vi dag för dag presidentens svar, som vi hoppades skulle vara gynnsamt.

Söndagen den 18 slutade »le Phélypeaux* sin kölhalning, hvilken hade påbörjats den 15 genom att kränga fartyget'mot oss;vi skulle göra detsamma efter honom. Äfven »1'Aurore» anlände och kastade ankar utanför Talcaguano något närmare land än vi; man beredde sig också på detta fartyg att afsegla tillsammans med oss.

Tisdagen den 20 kl. 4 e. m. öfverförde en af de spanska passa-gerarne på »le Phélypeanx» till oss den nyheten, att presidenten begärde 16,000 piaster för att frigifva vår kapten och de öfriga fångarne; samma afton uppräknade man summan åt denne spanior, som följande dag afreste därmed till staden.

Torsdagen, den 22 på aftonen anlände M. de Frondat till Talcaguano, och man kan knappast föreställa sig h vil

ken glädje detta väckte hos vår besättning. 1 hans följe befann sig vår superkarg och M. Morin, som återkommit från Santiago, samt flere andra officerare. Han berättade huru det tillgått, då man arresterade honom och alla de öfriga fransmännen.»

Det har varit M. Hoiries afsikt att härefter anföra chefens berättelse om hvad han upplefvat under fängelsetiden, och han inleder denna tillämnade fortsättning af sitt arbete med orden: »la voici». Af någon anledning har han emellertid blifvit ur stånd härtill och har därför här af brutit sin reseskildring. Ehuru vi alltså för framtiden måste undvara M. Moiries ledning, sakna vi ej källor, som med all önsklig fullständighet redogöra så väl för händelserna i Concepcion, som för »le S:t Antoines» hemresa till Frankrike.

M. Frondat ger oss emellertid i sin journal om sitt fängslande och frigifning blott en helt knapphändig berättelse, som ej innehåller något väsentligt utöfver det som här redan meddelats. Ej heller pater Feuillée, som samtidigt vistades i Concepcion, har anfört några ytterligare detaljer af intresse, utom det som sagts i en not här ofvan. Utförligare äro däremot de spanska källorna.

Det förefaller vid första påseendet egendomligt, att just M. Frondat skulle väljas till syndabock för förseelser, som redan under en följd af år bedrifvits ostraffade, eller åtminstone ägt rum utan att framkalla något allvarligt ingripande från myndigheternas sida. Utan tvifvel var det det hittills oerhörda tilltaget, att ett franskt fartyg ej blott infört kontraband från Europa, utan öppnat en ny väg för olaglig import från Kina, som ansågs böra på ett verksamt sätt bestraffas. Man skulle då väntat, att detta skett redan vid de kinesiska varornas försäljning i Peru, och med skäl kan undras öfver, att presidenten Uståriz, den värste lagbrytaren af alla den spanska konungens otrogna ämbetsmän.skulle uppträda såsom rättens stränga handhafvare. Antagligen voro de anklagelser, som han såg hopas omkring sig, den närmaste anledningen, hvarför ändtligen ett exempel ansågs böra statueras, men det är ej omöjligt, att den snikne presidenten från början afsett att genom en våldshandling tillskansa sig en andel af det franska skeppets rika last, som hotade att oför tull ad gå honom förbi.

Medan »le S:t Antoine* ännu låg i Valparaiso, utfärdade Uståriz den 14 okt. 1710 en cirkulärskrifvelse till guvernörerna i alla under honom lydande hamnstäder, hvari han fäste deras uppmärksamhet på det franska fartygets väntade ankomst. »Eders nåd, 8krifver han,1 bör använda den yttersta vaksamhet för att upptäcka, om han (M. Frondat) söker inlöpa i denna hamn, och i sadan händelse göra allt för att gripa kaptenen, löjtnanten, handelsmännen och så många af besättningen som möjligt samt lägga beslag på skeppet. Detta är hans raaj:ts uttryckliga befallning, meddelad genom kunglig cédula, och det är högstdensammes vilja, att detta smuggled skall bestraffas med all den stränghet, som lagarna medgifva». Ehuru det ej kan betviflas, att denna skrifvelse nått Valparaiso, innan Frondat afseglade därifrån den 20 okt., ledde befallningen af okänd anledning här ej till någon påföljd. För att det ej skulle gå på samma sätt i Concepcion afsändes dit, i egenskap af corregidor, den ofvannämnde don Ignacio del Castillo, och han lyckades, såsom vi sett, verkställa häktningsordern mot de intet ondt anande fransmännen.

Det säges, att M. Frondat först försökt att muta corregidoren, men att detta misslyckades, ehuru han erbjöd en betydande summa för sitt frigifvande. Bättre framgång hade den beskickning, som för samma ändamål afsändes till presidenten Uståriz. Dennes redlighet stod ej profvet, och för ett belopp af 16,000 piaster, »et plusieurs autres bagatelles», fick den franske kaptenen köpa sin frihet. Betecknande för mannen, landet och tiden är det sätt, hvarpå denna nesliga affär officiellt behandlades. I en skrifvelse af den 14 jan. 1711 till corregidoren Castillo uttalar sig Uståriz på följande sätt: »Eders nåd har visserligen noggrant verkställt allt, som kunnat göras, genom att låta arrestera kapten Frondat samt de officerare och matroser, som landstigit, men då vi icke i vårt land äga några fartyg, medelst livilka fångame skulle kunna hitföras och det franska skeppet uppbringas, så har det afsedda ändamålet blifvit förfeladt. ... I betraktande af allt detta, och

1 Barros Arana, anf. arb. 5, s. 516.då ingen utsikt är för handen, att man skulle kunna bemäktiga sig vare sig fartyget eller deras (fransmännens) ägodelar för att upplägga dem i detta land, till dess tillfälle erbjöde sig att föra dem ombord på ett spanskt fartyg, så torde Eders nåd affordra dem samtliga förklaring, huruvida de gjort omförmälda resa till Kina, jämte öfriga omständigheter som må synas lämpliga, samt försätta dem alla i frihet.

Och alldenstund jag fått befallning af konungen, att man för betalning skall tillhandahålla de franska fartyg, som anlöpa våra hamnar, hvad de behöfva af lifsförnöden-heter, så berättigas Eders nåd tillåta ‘dem att taga ombord hvad som erfordras för deras resa till Frankrike. Protokoll öfver hvad som förelupit bör ingifvas till mig, för att sedan öfversändas till konungen.»1

En i så bestämda ordalag affattad befallning måste naturligtvis åtlydas, men den tillställdes ej vederbörande förr, än den betingade lösesumman blifvit utbetalad till don Juan Antonio Espineda, mili-tärbefälhafvaren på platsen och agent för presidenten Ustariz’ enskilda affärsangelägenheter.

M. Frondat var dock ej så belåten med uppgörelsen, som man skulle kunna tro af pater Feuillées yttrande, då denne säger, att »man var öfverlycklig att ha sluppit undan iör så godt pris». Sedan penningarna på ofvannämnda sätt blifvit erlagda, begärde Frondat ett kvitto af corregidoren, och då detta vägrades, begaf han sig till biskopen af Concepcion för att af honom utverka en befallning i samma syfte. Ej heller detta kunde medgifvas, men något slags bevis att transaktionen ägt rum lyckades man i alla fall erhålla. På sådant sätt blef hemligheten angående densamma snart röjd och väckte stor uppmärksamhet i de amerikanska kolonierna, där man dock torde ha varit rätt van vid skandalösa affärer af liknande slag. Ustâriz och Castillo insände hvar sin relation om saken till spanska regeringen, och den förre var djärf nog att i bref af den 21 nov. 1711 vända sig till Spaniens ambassadör vid franska hofvet, hertigen af Osuna, med begäran att han skulle göra föreställningar hos den franska regeringen mot dess undersåtars handel på Stilla hafvets kuster och särskildt utverka, att M. Frondat blefve bestraffad. Med anledning häraf aflät också ambassadören den 28 juli 1712 en reklamation till premierministern grefve de Pontchartrain, men afstod snart från alla anspråk i saken, då han fick sig handlingar förelagda, som bevisade ärendets verkliga innebörd. Slutligen blef negociationen

1 Barbos Arara, anf. arb. s. 616. 1’mer. 13.med M. Frondat en af de väsentligaste anklagelsepunkterna i den rättegång, som ändade presidenten Ustâriz’ ämbetsverksamhet; han blef särskildt med anledning däraf dömd att till den kungliga skattkammaren inbetala de 16,000 piaster, som han tagit i mutor, samt att med 700 piaster ersätta kostnaden för den militärkom-mendering, som beordrats till Concepcion för de franska fångarnas bevakande.1 * 3

*

*

Efter sitt frigifvande skyndade M. Frondat naturligtvis att så hastigt som möjligt fullborda sin utrustning för affärden, och antagligen underlät han ej att begagna sig af den befallning, som Ustâriz gifvit sina underordnade att förse honom med lifsmedel. Såsom grund för sitt tillmötesgående i denna del hade presidenten åberopat en tillåtelse af den spanska regeringen, och vi hafva förut sett, att en sådan, ehuru under andra förutsättningar, verkligen gifvits genom en kunglig cédula af den 11 jan. 1701.®

Den franska eskadern, bestående af de tre skeppen »le S:t Antoine», »le Phélypeaux» och »1*Aurore», lättade ankar den 8 febr. 1711. Redan från början visade sig den förstnämnda mycket underlägsen de båda öfriga såsom seglare, och snart befunnos bristfällig-heteraa i riggen så svåra, att resan ej längre kunde fortsättas. M. Frondat såg sig därför nödsakad att vända tillbaka till Concepcion, huru stora hans betänkligheter än torde ha varit att åter anlöpa en plats, där han nyss undgått en så öfverhängande fara.

Lyckan stod honom dock ännu en gång bi: vid sin ankomst till hamnen den 25 febr. påträffade han där en fransk kapten, M. Louis Roche från Saint Malo, som afslutat sina affärer och t. o. m. lyckats sälja sitt fartyg, »le Joyeux», för 13,000 piaster.® Af denne

1 Saken ang&ende M. Frondat ntgör den 10:e anklagelsepunkten i den ofvan-n&mnda domen i Ustâriz’ proceBB (Amunâtegui, anf. arb. 3, s. 321—323). Babbos Abana säger, att åtskilliga hithörande handlingar förvaras i Archivo de Indias, men att han i sin framställning, som jag hnfvndsakligen följt, uteslutit många detaljer, som ansetts sakna intresse. Herr envoyén H. Åkerman har visat mig den utmärkta välviljan att personligen i franska utrikesministeriets arkiv forska efter de här ifrågavarande diplomatiska förhandlingarna; i de sju volymer, som

omfatta »correspondance d'Espagne» för tiden 1707—1712, har dock ej funnits den minsta uppgift om »le S:t Antoine» eller dess kapten.

* Jfr ofvan sid. 47.

3 »Le Joyeux» hade anländt till Valparaiso 1710. Bland anklagelserna mot presidenten Ustâriz anfördes, att detta fartyg här försålt hela sin betydande laBt af handelsvaror, hvilket dock ej kunde bevisas, hvarför den anklagade i denna punktfick Frondat köpa segel och tågvirke samt öfvertog 63 man af hans besättning jämte lifsmedel för dessa under 6 månader. Dessutom åtog han sig att hemföra det silfver, som M. Roche innehade, uppgående till ett belopp af 115,632 piaster, hvarför han betingade sig en ersättning af 2 % å 42,000 piaster och 3 % å den öfverskjutande summan.

Den 14 mars var man åter klar att lämna Concepcion; Kap Horn passerades den 4 april och Le-Maire-sundet några dagar senare. Sedan ekvatorn passerats den 15—16 maj, beslöt man att gå till Martinique, dit ankomsten skedde den 8 juni. Här sammanträffade man åter med de båda skeppen »le Phélypeaux» och »l'Aurore» och öfverenskom å nyo med deras kaptener om gemensam hemresa.

Med det förstnämnda af dessa följde såsom passagerare pater Louis Feuillée, hvilken enligt sin vana gifvit oss en ytterst detaljerad redogörelse för alla under resan gjorda observationer, interfolierade med skildringar af färdens små tilldragelser och vedervärdigheter. Af detta torde dock intet annat förtjäna åter-gifvas, än att »le Phélypeaux» den 19 april anlöpte Fernando No-ronha for att hämta vatten. Den båt, som för sådant ändamål sändes i land, kantrade emellertid i den svåra bränningen, hvar-vid fyra matroser förlorade lifvet, och denna olyckshändelse betog Feuillée lusten att, såsom han ämnat, anställa vetenskapliga undersökningar på ön. Med anledning af tilldragelsen berättar han, att några franska fartyg, som ett par år förut passerat ön på återväg från Peru, där påträffat tvenne engelska sjömän, hvilka på följande sätt skildrat sin historia:1

»En konvoj af flera engelska skepp hade på hemväg från Ost-indien fått sina besättningar allmänt angripna af skörbjugg och nödgades därför anlöpa Ön Fernando Noronha, h var es t man hoppades kunna återställa de sjuka till hälsan. Under det man uppehöll sig här, fick man en dag sikte på flera fartyg, som tycktes ha för afsikt att styra ned på ön för att rekognoscera densamma. Denna upptäckt väckte stor förskräckelse hos engelsmännen: de trodde att fartygen voro fransmän, och då de voro ur stånd att försvara sig i händelse af anfall, beslöto de att ögonblickligen gå

frikändes. Däremot öfverlämnades åt fiskalen i den kungl. audiencian att anlägga sak mot köparen af fartyget, don José del Portillo (Amunatbgui, anf. arb. 3, s. 321), ty det var äfven i lag förbjudet att genom köp från utlandet bereda en välbehöfiig tillökning i koloniernas handelsflotta, som de i förfall råkade skepps-byggenerna ej förmådde rekrytera.

1 Journal des observations, T. 3, s. 104.till segels. Ett kanonskott aflossades såsom signal åt dem, som uppehöllo sig i land, att genast begifva sig ombord, men jag och mina båda kamrater, berättade den ene af engelsmännen, befanno oss då på andra sidan ön för att samla musslor, ocb vågornas dån hindrade oss att höra skottet. Sedan vi slutat vårt fiske, begåfvo vi oss tillbaka till våra tält, men hvem kan föreställa sig vår häpnad, då vi från en liten höjd sägo skeppen långt till hafs styrande kurs mot norr och ingen människa vid landningsplatsen. Vi hade måhända i vår förtviflan gått ända till självmord, om ej Herren hållit oss tillbaka; under flera dagar gjorde vi intet annat än göto strömmar af tårar, men då besinningen återvände, sökte vi trösta hvarandra, och enär saken icke kunde hjälpas, beslöto vi att inrätta vårt lif i denna ödemark på samma sätt som de gamla anakoreterna. Från denna tid har vår förnämsta föda varit sköldpaddor, som vi öfverraskade, då de gingo i land för att lägga ägg. Dessutom hafva vi lifnärt oss med en del fåglar, företrädesvis de som kallas fregattfåglar, hvilka vi dock endast kunde fånga om natten, då vi passade på de ställen, där de slagit sig till hvila, samt dufvor, hvaraf ön är öfverfylld. Jag har redan sagt, att vi från början voro tre, men den tredje dog inom få dagar af svaghet, och om Herren icke hade sändt er till vår räddning, så hade icke heller vårt lif kunnat blifva långvarigt, ty min kamrat och jag hafva många gånger fallit i vanmakt af umbäranden och utmattning.»

Denna historia, som i motsats till Alexander Selkirks icke gifvit stoff åt Robinsonad-litteraturen, hörde pater Feuillée berättas af officerare och matroser, som varit ombord på det fartyg, som återförde de båda olyckliga till Europa.

Kapten Noail hade med sitt fartyg, »le Phélypeaux», anländt till Martinique d. 15 maj 1711; några dagar senare ankom äfven kapten Legriel med *l'Aurore» och slutligen, såsom förut sagts, »le S:t Antoine». Kaptenerna fingo här den nedslående underrättelsen, att fred ännu ej var sluten, och att hafven, sär-skildt de västindiska farvattnen, vimlade af fientliga kapare. Man tog med anledning häraf sina mått och steg, och till de tre syd-hafsfararne sällade sig en flotta af 8 franska fartyg,1 hvilka prisade sig lyckliga att under deras eskort få göra färden öfver Atlanten. Knappt hade den förenade eskadern den 11 juli gått till segels från Saint Pierre på Martinique, förrän ryktet om att en fientlig

1 Ett af dessa bar namnet >le Roi de Suède», den enda påminnelse jag fnnnit om att Carl XII:s hjältenamn och ryktet om de strider, hvilka Sverige ander dessa samma år utkämpade, letat sig väg till den nya världen.flotta var i närheten tvang fransmännen att åter söka hamn. Denna gång var det endast falskt allarm, som dock inskärpte nödvändigheten af den yttersta försiktighet. Sålunda vågade man ej gå förbi S:t Thomas, där korsarer ständigt hade sitt tillhåll, utan valde vägen mellan Porto Rico och Santo Domingo, ehuru farvattnet här var svårt och obekant för flottans piloter. »Le Phé-lypeaux» såsom den snabbaste seglaren gick sedan i téten, men måste ofta minska segel eller lägga bi, särskildt för att vänta på »le S:t Antoine», som var hårdt medtagen af sin långa resa och hade svårt att hålla jämna steg med de öfriga. Kursen styrdes till en början mot norr; vid passerandet af vändkretsen öfverfölls man af en stormby, som beröfvade »S:t Antoine» stormärsseglet, troligen dock ej till följd af brist på påpasslighet hos besättningen, såsom Feuillée påstår. En hel dag gick förlorad för eskadern under väntan på att denna skada skulle hinna repareras, och sedan nödgades man gå väster om Bermudas-öarna, då M. Frondat förklarade det omöjligt för hans fartyg, såsom »ytterligt tungt och mycket dålig kryssare», att dublera den östra ändan af dessa öar. Två gånger under öfverfarten varskoddes misstänkta seglare: ena gången beredde man sig på strid, men den fientliga kaparen, af-skräckt af öfvermakten, underlät att anfalla; den andra gången var det blott en fredlig kofferdifarare.

Några underrättelser om eskaderns hemfärd finnas också i ett anonymt utgifvet arbete, som dock snarare bör räknas till roman-än till reselitteraturen.1 Författaren, hvilken kallar sig Dralsé, hade som passagerare gått ombord på »le Phélypeaux» vid af resan från Martinique. Utom sammanträffandet med den nyssnämnda kaparen har han intet annat att förtälja än den uppbyggliga historien om de religiösa samtal, som fördes mellan en till kristendomen omvänd karib och dennes spanska herre, hvilka äfven inskeppat sig på samma fartyg för att medfölja till Europa. Då kariben under resan blef sjuk och kände sitt slut nalkas, omfattade han krucifixet under brinnande böner, i hvilka spanioren förenade sig, med önskan att samma lycka måtte honom beskäras; och bönhörelsen följde omedelbart, så att båda afledo i samma ögonblick. Detta mirakel, som »hos hela besättningen väckte en helig fasa och den innerligaste rörelse», har pater Feuillée, ehuru han borde ha bevittnat det, underlåtit att omförmäla. Däremot berättar denne om de omvändelseförsök, hvarför tvenne luteraner

1 Relation de divers voyages dans VAfrique, l'Amérique et aux Indes Occidentales, a. 1. 1726, a. 145—148.under resan voro utsatta. Oaktadt skeppspresten ock tvenne lärda dominikanerbröder dagligen bearbetade dem, visade de sig »lika obstinata som ost- och sydostvinden, hvilken fördröjde seglingen». Deras förhärdade hjärtan hade intet annat svar att gifva, än att de ej voro teologer och ej kunde tvista om religiösa ting, men efter hemkomsten erkände de, att mer än af de andliges bemödanden hade de rönt intryck af kapten Noail, som med ifver deltagit i det misslyckade omvändelseverket.1

Ändtligen nalkades man hemlandets kuster; man hade ämnat anlöpa Saint Malo, men då det ansågs alltför riskabelt att under brinnande krig insegla i Kanalen, styrdes kursen mot Brest, där »le S:t Antoine» var hemmahörande. Föga felades dock, att denna förändring i planen fört den hemvändande flottan midt i gapet på fienden. Om hemkomsten berättar pater Feuillée på följande sätt:8

»På aftonen den 26 augusti varskoddes land och ett stort skepp, som kryssade utanför inloppet till Brest. Natten

var ljus, och månen, nära sitt fy lie, gynnade oss. Vi närmade oss kusten för små segel, och innan mörkret föll på, flngo vi klar sikt af inloppet till redden. Påföljande morgon, den 27, styrde vi in dit midt genom en tjocka, som för oss dolde själfva landet, ehuru det var oss helt nära. Kl. 8 lättade tjockan plötsligt, och därvid uppdagades för oss tjugo engelska örlogsskepp, mellan hvilka vi passerat, utan att vi sett dem eller de oss, ett uppenbart bevis på Guds beskydd, som efter den långa färdens många faror slutligen förlänat oss den nåden att dölja oss för så många fienders blickar.»

M. de Frondat rekapitulerar sin resa i följande slutord:

»Vi lämnade Port Louis den 30 januari 1707 och återkommo till Brest den 27 augusti 1711; gör 4 års och 7 månaders kam-kanj, hvarför jag prisar och lofvar Herren!»

* #

*

Den långa färden var alltså fullbordad, och när officerare och manskap begåfvo sig till kyrkan Nötre-Dame de Recouvrance i en af Brests förstäder, hade de rik anledning att tacka Försynen, som bevarat dem under många faror så väl till sjös som till lands.

Härmed voro dock ej deras vedervärdigheter till ända. Vi ha förut sett huru hänsynslöst de franska sydhafsfarame vid hemkomsten behandlades från det offentligas sida, huru de på flera sätt förhindrades att fritt förfoga öfver den mödosamt skördade vinsten, och huru man tungt beskattade dem, icke blott för den franska,

1 Journal des observations, T. 3, 8. 65 o. 156.

* Journal des observations, T. 3, s. 161.utan äfven för den spanska kronans rakning. Särskildt den »induit», hvarpå spanska konungen gjorde anspråk, var i redarnes och kaptenernas 0gon en hård och orättvis pålaga, som de med alla medel sökte undandraga sig, och deras klagomål däröfver hade ej saknat gehör hos de franska myndigheterna. Några månader före »S:t Antoines» hemkomst hade finansministern Desmaretz till sin kollega marinsekreteraren Pontchartrain gjort en hemställan om indultens upphäfvande, för att därigenom göra köpmännen mera villiga att aflåta sitt guld och silfver till myntverket. Den 24 april 1711 skref han nämligen:1 * * * * *

»Man kan ej antaga, att intressenterna företagit sina förder utan tillåtelse af spanska konungen; återstår att utröna på hvad sätt deras handel i Indien bedrifvits. Antaget att de därtill erhållit tillåtelse af de spanska ämbetsmännen, så ha de måst betala så väl in- som utförselafgifter för Hans katolska Majestäts räkning. Om, i motsatt fall, de drifvit handel såsom fribytare (en aventuriers), så hafva de därigenom Jupit risken af konfiskation enligt de spanska förordningarna, och i så väl ena som andra händelsen synes det ej finnas någon anledning att utkräfva nämnda afgift... Ni vet också, att de närvarande konjunkturerna kräfva, att man hyser något öfverseende med dem, som genom sina företag kunna åvägabringa ansenliga och högst behöfliga hjälpmedel för den franska konungens behof.»

En tillgång till dylika hjälpmedel i mer än vanlig myckenhet yppade sig nu genom de rika laddningar af ädla metaller, som de tre sydhafsfararne infört till Brest den 27 aug. 1711. Redan fem dagar senare hade underrättelsen därom nått hofvet i Versailles, enligt hvad markis de Dangeau berättar,8 och man kan förstå, hvilken uppmärksamhet detta väckte, då det uppgafs att eskadern medförde 4 millioner piaster.. Man misstänkte dock, att beloppet ej inskränkte sig härtill, utan att det fanns ännu mera penningar, som ej blifvit angifna.

Dessa misstankar befunnos också grundade, och de försök, som gjordes af redarae och kaptenerna att undandölja så mycket som möjligt af sina skatter, gåfvo anledning till vidlyffciga förhandlingar,9 hvilka, hvad angår »le S:t Antoine», slutade därmed, att

1 Corresp. des contrôleurs généraux des finances, T. 3, N:o 1033.

* Journal, T. 13, a. 471.

* Den härom förda brefväxlingen, hyars data anföras i Correspondance des con-

trôleurs gén. des finances (T. 3, N:o 1033 not), har herr envoyén Åkerman för min

räkning benäget genomgätt i franska nationalarkivet och därur meddelat mig ofvan-

stående uppgifter.af detta fartygs last till myntet i Nantes aflevererades 31,842 mark 7 uns silfver, hvilken summa, under antagande att det varit fint silfver, enligt myntordningen af den den 14 maj 1709 motsvarade ett belopp af 1,273,680 livrés.

Antagligen var det för att utöfva påtryckning på M. Frondat, som yrkande under dessa förhandlingar framställdes om att han, för det han genom färden till Kina öfverskridit sin »commission», hvilken blott inneburit rätt att segla till Brasilien, skulle häktas och hans fartyg beläggas med kvarstad, men angående detta hot, hvilket icke torde blifvit satt i verket, innehålla de tillgängliga handlingarna ingen vidare upplysning. Slutligen fick hans färd ett diplomatiskt efterspel genom de reklamationer, som, på anstiftan af presidenten Uståriz, framställdes från spansk sida, men, såsom ofvan anförts, ledde ej heller detta till någon påföljd.

Härmed vilja vi för alltid taga afsked från M. de Frondat och »le Saint Antoine».

47. Skeppet le Saint Antoine.

Efter en bild på J. B. Nolins karta öfver färden.De senare Kinafärderna.

Le Solide, kapten de Ragnenne Mareuil. — Båtfärd på Kantonfloden. — Grund-stötning och haveri vid Ladronöarna. — M. de Benacs eskader. — Öfverbefälhaf-varens död. — La Princesse, kapten Martin, och la Découverte, kapten Dnbocage.

— Upptäckt af Ile de la Passion. — DeBS identitet med Clipperton-atollen. — Ankomst till Amoy. — Aftal med de kinesiska myndigheterna. — Besvärliga affärsförhållanden. — Återfärd till Amerika. — Handel i Peru. — Hemkomst efter nio år. — La grande reine d’Espagne, kapten Brnnet, den första franska världsomseg-laren. — L’Éclair, kapten de Boisloré. — Liflig sjöfart på Kina år 1716. — Det tredje kinesiska handelskompaniet. — Fem franska fartyg sammanträffa vid Mariannerna.

— Le Jupiter, kapten Béven. — M. de la Barbinais le Gentil. — Hans skildring af oceanfärdens besvärligheter. — Le Jupiter i Amoy. — Visiter hos mandarinerna. — Hemresa rundt Godahoppsudden. — Vistelse i Bahia. — I Vivero. — Expeditionens olyckliga upplösning i Genua. — Förbud att införa siden i Frankrike. — Le Martial, kapten de la Villepoulet. — Le Saint François, kapten d’Arquistade. — Upptäckt af en hamn på Eldslandets sydkust. — De sista Kinafärderna.

De lysande framgångar, som M. de Frondat vunnit genom sin fård till Kina, lockade snart till liknande företag. De senare Kinafararne kunna vi emellertid af flera anledningar behandla i vida större korthet.

»Le S:t Antoines» närmaste efterföljare var skeppet »le Solide» om 44 kanoner från Port Louis, hvilket stod under befäl af en sjöofficer (lieutenant de haut bord), M. de Raguenne Mareuil. Han torde ha lämnat Frankrike i medlet af år 1709, ty i februari följande år träffa vi honom i Concepcion.1 Sedan de från hemlandet medförda varorna på vanligt sätt blifvit försålda i Chiles och Perus hamnar, anträddes färden till Kina den 15 nov. 1710. Från denna dag kunna vi närmare följa resans tilldragelser genom en i Dépôt de la marine förvarad handskrifven journal af skeppets 8uperkarg, M. de Moncourant. Befälhafvaren hade i Sydamerika icke sammanträffat med M. de Frondat, men hade dock kännedom

1 [Dubrbt] Voyage de Marseille à Lima, 2, Paris 1720, s. 1.om hans färd, såsom synes af en anteckning i nämnda journal, nedskrifven med anledning af fartygets ankomst till Mariannema d. 25 jan. 1711.1

Af guvernören på dessa öar, don Juan Antonio Pimentel, mot-togos fransmännen på det mest förekommande sätt; han försåg dem med allt hvad öarna kunde bjuda på, såsom kokosnötter, bananer, apelsiner, citroner och andra frukter samt dessutom präktiga oxar och svin till särdeles billigt pris. I gengäld begåfvades han med mjöl, vin och brännvin, som helt och hållet saknades på öarna. Bland de underrättelser, som man här inhämtade, var

dels att Woodes Rogers' expedition elfva månader förut anlöpt Guam och med våld tilltvingat sig samma slags förnödenheter, som fransmännen nu erhöllo godvilligt, dels att guvernören var sysselsatt med förberedelser för en upptäcktsfärd till några längre söder ut belägna öar. För ändamålet byggdes ett särskildt fartyg, och expeditionen skulle stå under ledning af don Lorenso Lopez, hvilken tjänat fransmännen som lots vid inseglingen, samt af en annan oceanpilot (pilote hauturier), som kommit till Guam med Manila-galeonen. Genom andra källor veta vi, att den senare var don Bernardo de Egui, och att expeditionens egentliga ändamål var att afhämta tvenne jesuitfäder, hvilka år 1710 blifvit landsatta på den lilla ön Son-sorol; häruti misslyckades man emellertid, och expeditionen återvände med oförrättadt ärende, sedan man, utan att landstiga, passerat några förut okända öar bland Carolinerna.2 * * * *

»Le Solide» lämnade Guam d. 31 jan. 1711 och anlände d. 17 febr. till mynningen af Kantonfloden. Några kinesiska lotsar, som här upptogos från en fiskarbåt, vågade ej länge stanna ombord af fruktan för mandarinerna, hvilkas galerer besörjde vaktgöringen vid kusten; därför afsändes superkargen i en af skeppsbåtarna för att upploda farvattnet och gå i förväg till Kanton, hvarest han skulle sondera myndigheternas sinnesstämning och utverka tillstånd för en inhemsk lots att föra fartyget uppför floden. Under denna båtfärd, som ingen förut skall hafva försökt, betjänade man sig af en plan, uppgjord under det franska fartyget »Amphitrites» expedition och antagligen nära identisk med den som är afbildad i Moiries manuskript.8

1 »Il-y-a deux ans le vaisseau français nommé le Saint Antoine commandé par

M. de Frondât, qui est le premier vaissean de nôtre nation qoi ait fait ce voyage

d'aller du Pérou à la Chine».

* Se närmare härom min uppsats Om Palau-öama i Ymer 1884, s. 192; jfr

ofran sid. 211.

8 Se ofvan sid. 130.»Vid min ankomst till Kanton, berättar M. de Monoourant, träffade jag icke hoppo eller tullmandarinen, hvilken ensam har att göra med främlingar, emedan han begifvit sig bort från staden för att lyckönska vice konungen på hans födelsedag. Lyckligtvis anlände han följande dag, och jag gjorde honom då min visit, hvarvid han mottog mig särdeles väl och bjöd mig på »te å la tartare», d. v. s. te tillredt med mjölk, hvilket anses som en särskild hedersbevisning. Under detta besök ledsagades jag af pater Pierre de Gd ville, generalprokurator för de franska jesuiternas mission, af hvars sällskap jag hade särdeles stor nytta. Hoppo lofvade mig mångt och mycket samt gaf mig tillåtelse att medföra en lots och taga ombord alla förfriskningar, som jag ansåg behöfliga. Detta lät jag ej säga mig två gånger, utan träffade genast mina förberedelser, så fort jag återvändt till det hus, där jag tagit in, och som ägdes af Linkoa och Ankoa, de förnämsta köpmännen i staden. Sedan dessa skaffat mig två båtar, hvilka jag lastade med lifsmedel, afreste jag d. 25 febr. på morgonen från Kanton med den nämnda lotsen och hans tolk; dess förinnan hade jag hyrt ett hus i staden och gifvit befallning, att det skulle ställas i ordning under min frånvaro. Då vi nalkades Bocca Tigris, mötte vi några tjufbåtar, hvilka förorsakade en sådan förskräckelse hos kineserna i de båda båtar, som jag medförde för att bogsera oss, att de började kasta loss för att vända om och söka skydd vid närmaste land. Sedan tolken, som befann sig i min båt, yppat deras afsikt, lossade jag några skott öfver deras huf-vuden för att skrämma dem. Detta återförde dem till besinning, och då de sågo, att jag hade vapen, fortsatte de färden i mitt sällskap, men för säkerhets skull lät jag ett par beväpnade matroser gå ombord i hvardera båten. Tjufvarne åter togo genast till flykten vid dessa förberedelser och begåfvo sig till kastellet vid Bocca Tigris.

Följande dag, den 26, hade jag ett nytt äfventyr med våra kinesiska pultroner. Då de vid ankomsten till Lintin icke sågo fartyget, som låg för ankar söder om denna ö, så ville de på inga villkor fara längre, i det de inbillade sig, att jag ämnade bortföra dem, och föregåfvo, att de aldrig brukat gå så långt ut mot öppna hafvet. Slutligen blef jag tvungen att använda våld, hvilket var förenadt med mycket besvär, ty så fort jag var färdig med den ena, måste jag åter börja med den andra, och utan hjälp af det manskap, som jag satt ombord hos dem, hade det aldrig tagit någon ända. Jag skulle ej ha omnämnt dessa obetydliga händelser, om jag ej velat från början ge ett begrepp

om kinesernaskarakter och varna andra sjöfarare att aldrig utsända båtar annat än väl beväpnade, ty här vimlar det öfverallt af tjufvar.»

Efter en mycket vidlyftig nautisk beskrifning öfver inseg-lingen till Kanton öfvergår reseberättaren till en skildring af de sedvanliga transaktionerna med tullmyndigheterna, deras besök ombord, skeppsmätningen m. m., hvilket allt vi redan känna från berättelsen om »le S:t Antoines» besök på platsen. »Le Sol ides» vistelse i Kanton varade emellertid ej längre än sex månader, men hvad som därunder tilldrog sig anser M. de Moncourant ej nödigt att närmare omförmäla, då han hade för afsikt att redogöra därför i en särskild »historisk journal» och en afhandling om handelsförhållandena i de länder han besökt. Huruvida denna journal verkligen blifvit skrifven, är mig ej bekant, och i hvarje fall torde ej mycket af intresse därur vara att hämta, då vi redan tillräckligt sysselsatt oss med de kinesiska köpmännens knep och tulltjänstemännens trakasserier — »hvilka i sanning kunna komma en ängel att förlora tålamodet, ty de hafva absolut ingen annan gud än penningen».

Den 20 juli började inlastningen af de uppköpta varorna, till stor glädje för besättningen, som börjat förlora tålamodet och svårt plågades af den tryckande värmen. De första dagarna af augusti anträddes färden utför floden, hvarvid flera olyckstillbud inträffade, men en än svårare hemsökelse väntade fartyget, sedan man d. 28 aug. nått de i hafsbandet belägna Ladronöarna. Under en plötsligt uppkommen storm stötte fartyget på grund, hvarvid storstången gick öfver bord, och dä vinden växte till orkan, måste kanonerna och en mängd varor kastas i hafvet. Snart bräcktes äfven mesan- och stormasterna, och en total förlisning syntes oundviklig, men som genom ett underverk — hvarför man hade att tacka de brinnande böner, som uppsändes till den heliga jungfrun — aftog vindens styrka, och under natten kom fartyget flott och kunde, ehuru nästan afmastadt och med en stor del af lasten fördärfvad, nå öppna hafvet. Med orden: »Herren har svårt pröfvat oss, men ske hans heliga vilja!» afbrytes här berättelsen, hvadan vi i fråga om resans fortsättning äro hänvisade till andra, mera knapphändiga underrättelser.

För att reparera de lidna haverierna tog »le Solide» sin tillflykt till den sydväst om inloppet till Kanton belägna ön Shang-tshuang,1 och antagligen har vistelsen bär varit mycket långvarig,

1 »Saint John Island» pä de engelska sjökorten; »Senciam» på Moiries karta (flg. 10). Ön är för öfrigt bekant därigenom, att S:t François Xavier afled där 1562.ty först d. 6 nov. 1712 anlände skeppet till Valle de Banderas på Mexicos kust. öfverfarten från Kina hade då kräft fem månader, under hvilka besättningens lidanden måste ha varit särdeles svåra: sekonden M. Stafford och 21 man hade aflidit ombord, och många voro illa sjuka; af vattenförrådet återstod endast några få fat, och alla voro till ytterlighet medtagna. Den rikliga tillgången på lifsmedel, som här stod dem till buds, satte dock kaptenen i stånd att efter någon tid fortsätta resan, och d. 28 mars 1713 anlände han till Coquimbo i Chile. Vid afseglingen härifrån följande månad råkade han ut för en ny olycka, i det han förlorade tvenne ankaren,1 och vid ankomsten till Ilo d. 21 maj befanns fartyget i så medtaget skick, att en grundlig reparation af detsamma var en tvingande nödvändighet. Platsen var emellertid ej tjänlig härtill, hvarför kaptenen beslöt att gå till Callao, men då man här skulle ha riskerat att få den från Kina införda lasten konfiskerad, inköptes för 8,000 piaster ett från Arica ankommet franskt fartyg, »le Petit Charles», på hvilket de förbjudna varorna öfverflyttades. På resan från Ilo till Callao, d. 5—24 sept., hvarunder Pisco an-löptes, medföljde såsom passagerare den förut flera gånger omtalade ingeniörofficern Frezier, hvilken uttalar sin förtrytelse öfver, att man ej besvarade den salut, hvarmed M. de Raguenne hälsade fortet i Callao, oaktadt man väl visste, att han var fransk sjöofficer. Den begärda tillåtelsen att reparera fartyget beviljades däremot utan svårighet.2

Hela året 1714 tillbragte »le Solide» vid Perus kust, sysselsatt med affärernas afveckling, och först d. 4 dec. 1715 afseglade man efter ett nytt besök i Callao till Concepcion för att därifrån fortsätta hemresan till Frankrike. Ankomsten dit kan alltså ej hafva inträffat förrän ett godt stycke in på året 1716; hela färden torde alltså ha räckt i det närmaste sex år, och antagligen var den ej på långt när så vinstgifvande som »S:t Antoines».

* #

*

Medan »le Solide» ännu låg i Kanton, fick dess kapten och besättning underrättelse om att ytterligare ett par franska fartyg anländt till Kina. Dessa fartyg tillhörde en större expedition, som flerstädes omtalas under benämningen M. Benacs eskader.

1 Frezier, Relation,'a. 117.

* Frezier, Relation, a. 161, 172. Öfriga här meddelade underrättelser om >le Solide» äro hämtade från en nedan omtalad handakrifven journal af M. Dubocage i Dép. de la marine.Redare för densamma var M. Piécourt, en mäktig köpman i Dunkerque, och från denna stad afseglade tvenne af fartygen d. 28 aug. 1707, hvarefter hela eskadern samlades i Hävre. Den bestod af fyra fartyg: »la Princesse», förd af öfverbefälh af varen, chevalier de Benac, »la Diligente», kapten Martin, »l’Aurore» kapten Lang-nauan Crosnier, och »la Découverte», kapten Michel Dubocage. Tillsammans räknade flottan 134 kanoner och inemot 600 mans besättning. Afresan från Havre ägde rum d. 15 okt. 1707, och i maj påföljande år hade man hunnit till Tenerife. Farvattnen kring Canarieöarna vimlade då af fientliga fartyg; en kapare från Ylissingen angrep ett proviantfartyg, som åtföljde den franska eskadern, men måste, sedan detta fartyg redan blifvit gjordt till pris, draga sig tillbaka vid de öfriga skeppens annalkande, och tvenne stora engelska örlogsmän, konvojerande en talrik handelsflotta, kryssade i närheten på jakt efter franska sydhafsfarare.1 Antagligen var det fruktan för dessa fiender, som förmådde M. de Benac att från Tenerife vända åter till hemlandet, ty först d. 19 aug. 1708 anträdde han från Brest den definitiva affärden till Söder-hafvet.2

I slutet af november eller början af december anlände eskadern till Maldonado vid La-Plata-flodens mynning, och på denna flod, företrädesvis på Buenos Aires’ redd, tillbragtes ett helt år, hvilket långa uppehåll föranleddes af skörbjuggens härjningar bland besättningen, men möjligen också hade sin grund i den olycka, som här drabbade expeditionen. M. de Benac råkade nämligen en natt falla i floden och drunknade — först efter någon tid fann man hans lik uppflutet på stranden.3 * * * * 8 Ledningen af företaget och befälet på chefsfartyget, »la Princesse», öfvertogs då af M. Martin, och äfven bland det öfriga befälet företogos med anledning häraf omflyttningar; vi ha nämligen som chef på »l’Aurore» funnit en M. Legriel, då detta fartyg i sällskap med »le S:t Antoine» anträdde återfärden till Europa.

Sedan eskadern passerat Le-Maire-sundet och dublerat Kap Horn vid 60* 21' lat., ankom man till Conception d. 4 mars 1710.

1 Feuillée, Journal, T. 1, 8. 118, 120. I samma journal, s. 122, omtalas en

etikettstvist mellan M. de Benac och kapten Donbiet, som bilades af franska konsuln

i Santa Cruz på Tenerife.

* Enligt en handskrifven journal af M. Dubocage i Dépöt de la marine, som

skildrar hela resans förlopp; därjämte har jag såsom källa användt en i samma ar-

kiv förvarad journal, förd på >la Princesse» af en M. de Pbudhommb, hvilken dock

endast redogör för färden från Peru till Eina och en del af vistelsen därstädes.

8 Feuillée, Journal, T. 2, s. 551.Under ett helt års tid färdades expeditionens fartyg, dels ensamma, dels i sällskap, fram och tillbaka vid Chiles och Perus kuster. Efter det lasterna här blifvit försålda, beslöts, att två af skeppen, »la Princesse» och »la Découverte», skulle fortsätta till Kina, under det att de båda öfriga skulle återvända till Frankrike.

Den 1 mars 1711 lättade de båda Kinafararna ankar i Callao för att begifva sig till Huacho, den vanliga utgångspunkteu för den långa oceanfärden. En konflikt med de spanska ämbetsmännen, som ville förhindra intagandet af vatten, ved och lifsmedel, löstes på öfligt sätt genom goda ord och penningar. Afresan skedde den 8 mars, och linien passerades 12 dagar senare vid 95° 38', alltså väster om Galapagosöarna. Härifrån styrdes mot nordväst för att falla in på den vanliga stråkvägen mellan Mexicos västkust och Mariannema. Därvid upptäcktes

den 3 april ett på kartorna ej utsatt land, hvarom M. Dubocage berättar på följande sätt:

»Inemot kl. 2 e. m. varseblef jag själf under liket på storseglet en hög klippa, som låg i V. t. S. omkring 5 lieues om oss. Jag lät signalera land till M. Martin, som en stund efteråt besvarade signalen. Det var en skarp, taggig klippa, och sedan vi styrt kurs på densamma till inemot kl. 4 e. m., funno vi, att den utgjorde den sydliga udden af en låg, alldeles slät ö, som i sin största längdriktning, från SO till NV, enligt min uppskattning mätte omkring 3 lieues, med en bredd af inemot l1/* å 2 lieues. Kl. 5 på aftonen voro vi en knapp half lieue nordost om ön, som på den mot oss vända sidan bestod af sand med några buskar och ett dödt träd på den yttersta nordöstra udden. Hela den östra sidan utgjordes blott af en mycket smal landtunga, och midten af ön upptogs af en stor lagun, som sträckte sig från den ena ändan däraf till den andra. Den västra sidan föreföll att vara bevuxen med några små buskar och bestå af jord och stenar, men var också mycket låg, ehuru något högre än den östra. Jag observerade, att midten af ön var belägen vid 10" 25' n. lat. och 263° 35' long. från Pieter Goos’ eller van Keulens meridian» (— 115° 23' v. long. Paris).

Egendomligt nog omnämner icke M. Dubocage i sin journal det namn han själf gaf åt den nyfunna ön, men dels af en förut omtalad handskrifven seglingsanvisning,1 dels genom den franske resanden de la Barbin ais le Gentil8 veta vi, att han kallade den Ile de la Passion, emedan det var på långfredagen den upptäcktes.

1 Se ofvan Bid. 110.

1 Nouveau voyage au tour du nionde, T. 1, Paris 1727, s. 188.Detta namn bar jag för öfrigt icke funnit omnämndt någonstädesutom på det spanska sjökortet i Anson’s resa, som upptager en »Isla de la Passion discovered in 1715», hvilket år som sagdt bör vara 1711.

På nutida kartor kallas ön Clipperton, hvilket antyder, att den blifvit sedd af Dampiers styrman John Clipperton under den färd öfver Stilla Oceanen, som denne anträdde den 2 sept. 1704 från Nicoya-golfen, där han öfvergaf sin chef, men benämningen förekommer ej tidigare än 17191 och torde alltså knappast kunna göra anspråk på prioritet framför det af M. Dubocage gifna namnet. En karta öfver ön upprättades först år 1839 af Sir Edward Belcher,2 som bestämde dess läge till 10° 17' n. lat. och 111* 30' v. long.8 samt fann, att lagunen genom tvenne grunda inlopp stod i förbindelse med öppna hafvet; nu äro emellertid dessa inlopp fyllda af korallsand, så att ön bildar en fullkomligt sluten atoll. Den här meddelade kopian från det engelska amiralitets-kortet (fig. 48) visar en fullständig öfverensstämmelse med M. Dubocages beskrifning; t. o. m. det döda trädet på öns nordöstra udde tyckes ännu stå kvar. I senaste tid har ön ådragit sig uppmärksamhet genom det intresse den erbjuder i geologiskt hänseende; den 62 eng. fot höga klippan af vulkanisk bergart, som reser sig på själfva atollringen, saknar nämligen motsvarighet på liknande öbildningar.4 Att Ön på en del nutida, särdeles tyska kartor (t. ex. Stielers atlas) betecknas som en fransk besittning kan synas ha sitt berättigande i den franska upptäckt, hvarför här redogjorts, men ovisst torde vara, om ens anspråken på höghetsrätt

1 »Captain Chippertons Island» på A new and correct map of the whole world by Herman Moll; jfr Burney, T. 4, s. 447. Clipperton kan för öfrigt ej erkännas som den förste upptäckaren; att ön tidigare varit känd af de spanska galeon-piloterna framgår af det stockholmska sjökortet, där den kallas Monte Risso, »det taggiga berget», och att denna benämning är träffande ses tydligt af profilen å motstående sida.

* Narrative of a voyage round the World performed in H. M. S. Sulphur during the years 1836—42, Vol. 1, Lond. 1843, s. 255—257.

8 Härmed öfverensstämmer på det närmaste den på »la Princesse» gjorda positionsbestämningen (10s IS—19' n. lat.; 110s 47' v. long.). Då den föga noggranne M. la Barbinais le Gentil nppgifvit läget till 4S lat. och 98° 58' long., har Burney (T. 4, 8. 512) på grand häraf identifierat Ile de la Passion med en liten ö, som vid 6° n. lat. och 35° v. om Valparaiso (= 108° 59' v. long. Paris) år 1787 upptäcktes af det engelska handelsfartyget »Princess Royal», kapten Charles Duncan; att, såsom Burney påstår, sjökorten här förlägga en Passion Rock har jag ej kunnat bekräfta. »Duncan Island» däremot har aldrig blifvit återfunnen {List of reported dangers, s. 78).

* Se: Note on Clipperton Atoll, by Rear-Admiral Sir William J. Wharton; och A phosphatized Trachyte from

Clipperton Atoll, by J. J. H. Teall (The Quarterly Journal of the Geol. Soc. Vol. 54. Lond. 1898, s. 228—233).numera från fransk sida upprätthållas; uppgiften synes härstamma från ett amerikanskt tidningsmeddelande, att Frankrike år 1859 ämnat taga ön i besittning.* 1 * I våra dagar besökes Clipperton endast af engelska fartyg, som tillgodogöra sig där befintliga guanolager; ön är nämligen tillhåll för otaliga sjöfågelsskaror.

Den 24 maj 1711 anlände »la Découverte» till Guam, och följande dag kastade äfven »la Princesse» ankar därstädes. Kaptenerna fingo här åtnjuta samma tillmötesgående och gästfrihet,

48. Karta öfver Cllpperton-atollen.

Efter en engelsk amiralitetskarta återgifven i quarterly Journal of the Geo

logical Socie, 1898.

som förut kommit deras landsmän till del, men något af intresse hafva de ej att förmäla från besöket på ön, utom några notiser angående befolkningens storlek, hvilka kunna vara af betydelse för frågan om chamorro-folkets utdöende.8 M. Dubocage säger, att urinvå-naraes antal förr uppgått till öfver 30,000, men att sedan spaniorema

1 Petermanne Mitteilungen, Bd. 5 (1859), b. 173.

1 Jfr of van sid. 124.

Ymtr. 13.

21tvingat dem att öfvergifva de mindre öarna och blott bosätta sig på de tre största, där de lättare kunde öfvervakas, bade antalet sjunkit till 4,000 på G-uam och respektive 1500 och 800 på de båda öfriga. Hufvudorsaken till förminskningen anser han vara en vanställande leprasjukdom, hvaraf öfver hälften af befolkningen var angripen.

Uppehållet på Guam räckte blott fyra dagar. Man afseglade d. 18 maj, och den 2 juni, då man tillryggalagt ungefär två tredjedelar af vägen till Filippinerna, sammankallade M. Martin de båda fartygens officerare till ett skeppsråd och gaf samtidigt befallning åt timmermännen att undersöka skeppens sjöduglighet. Sedan det härigenom blifvit konstateradt, att de endast med svårighet förmådde hålla sjön, meddelade chefen, att han icke kunde gå till Kanton, emedan det Ostindiska kompaniet, af hvilket han fått sina privilegier, ej hade någon rätt till denna stad;1 skeppsrådet beslöt därför enhälligt, att man skulle segla till den kinesiska staden Amoy. Kursen sattes nu mot Formosas sydspets, i hvars närhet man på 22° lat. upptäckte några på kartorna ej utsatta klippor, omgifna af ett ref, hvaråt M. Dubocage gaf namnet »Saint Michel». Vi finna detsamma utmärkt på den förut omtalade8 handritade karta öfver dessa farvatten, där de båda fartygens kurs är utlagd, äfvensom på den graverade kartan öfver Babyan-öarna i Le Gentils arbete (s. 249).

Den 15 juni ankrade de båda fartygen på Amoys redd, och sedan man under en uppvaktning hos guvernören försäkrat sig om ett välvilligt mottagande och tillåtelse att drifva handel, inlöpte de d. 27 juni i själfva hamnen. Här fingo de genast besök af en mandarin, hvars följe och uppträdande beskrifves på ungefär enahanda sätt, som förut meddelats från liknande tillfällen i Kanton. Sedan han med korslagda ben och hopkrupen som en apa tagit plats på en fåtölj i kaptenens kajuta och efter det en mängd artighetsbetygelser blifvit utbytta, var hans första fråga, om man hade några små hundar. Han fick två sådana i present, men ej nöjd härmed upprepade han sin begäran på det andra fartyget, ehuru här utan framgång.8 När man sedan öfvergick till allvarligare affärer, framställdes den fordran, att fransmännen skulle utlämna sina roder, segel, kanoner och krut, hvilket absolut vägrades — senare aflevererades dock på grund af en förnyad begäran * *

1 Handeln på Kanton och Ning-po var vid denna tid förbehållen det kinesiaka kompaniet; jfr of van sid. 32.

* Of van sid. 127.

9 »Ils sont fort amateors de ces petits épagneuls», säger M. de Prudhommb.några odugliga vapen, en kagge gammalt krut ocli ett par dåliga segel —- hvarjämte kineserna begärde att få förvissa sig om riktigheten af kaptenernas uppgift, att de ej medförde några handelsvaror, utan endast silfver. Tillfredsställd i sistnämnda

afseende lämnade mandarinen fartygen under sedvanliga hedersbevisningar. Den närmaste uppgiften var nu att öfverenskomma om de presenter, som skulle gifvas åt hvarjehanda ämbetsinnehafvare, hvilka voro särdeles svåra att tillfredsställa — den högste militärmandarinen erhöll omkring 100 piaster på 6 silfverfat samt en kvantitet vin och brännvin, samt de öfriga i förhållande till sin rang. Först sedan underhandlingarna härom voro afslutade, kunde man ingå ett formligt aftal om villkoren för handelns bedrifvande.

Detta aftal, upptagande fransmännens fordringar och kinesernas svar å desamma, var enligt M. Dubocage af följande lydelse:1

»1) Att vi icke skulle uppskörtas i fråga om hamnumgälder och skeppsmätningspenningar.

Svar: vi skulle ej i dylika umgälder betala mer än två tredje-' delar af hvad kineserna själfva fingo erlägga enligt kejsarens förordningar, enär denne önskade uppmuntra främmande nationers handel.

2) Att för den händelse det inträffade någon misshällighet ' mellan vårt folk inbördes eller slagsmål mellan dem och kineserna, dessa icke skulle äga rätt att utöfva något slags jurisdiktion öfver de våra, utan sända de skyldiga ombord för att af oss bestraffas; hvaremot, om orätten vore på kinesernas sida, vi skulle utlämna de skyldiga åt den inhemska rättvisan.

Svar: Att i. händelse det ej gällde någon svårare förbrytelse eller förlust af människolif, de skulle förfara så, som vi begärde; i annat fall, särdeles om någon blifvit dödad, voro de åter nödsakade att gripa den brottslige och skipa rätt enligt landets lagar; då de för öfrigt icke kunde svara för befolkningens uppträdande vid dylika tillfällen, så förmanades vi att upprätthålla sträng ordning bland våra besättningar.

3) Att kaptenerna och de båda superkargerna skulle äga rätt till bärstolar med fyra bärare, då våra affärer påkallade besök i staden.

Svar: Nej, vi skulle blott få begagna bärstolar med två bärare, hvilket vi medgåfvo, då saken icke kunde medföra någon skada för vår handel.

1 »Demande faite an Sancieu on grand mandarin ponr nôtre entrée & Emou y avant que de commencer ancnn négoce».4) Att vi ej skulle erlägga någon afgiffc för de varor, som vi upphandlade af kineserna, ej heller visiteringsafgift, accis el. dyl.

Svar: Ja; det vore de inhemska köpmännen, som skulle betala dylika afgifter, hvaraf det funnes två slag, uppgående sammanlagdt till 7 %, nämligen 4 % i skatt till kejsaren och 3 % till öfvermanda-rinen, som skulle däraf dela med sig åt de öfriga mandarinerna i staden.

5) Att vi skulle få hyra ett hus i land för att där vistas och mottaga våra handelsvaror, samt att vi skulle äga att hålla en väpnad vakt vid porten och föra ombord våra varor när vi be-

Svar: Ja; man skulle upplåta ett dubbelt hus åt de båda fartygen, vi skulle få inrätta ett corps-de-garde vid porten, men hoppo skulle hålla ett liknande vid den inre porten; vi skulle få mottaga våra varor i detta hus, och, så fort de voro ditförda, skulle de anses fria från alla afgifter; och slutligen skulle vi äga att taga dem ombord, när vi funno för godt, dock skulle vi därom v underrätta hoppo.

6) Att vi skulle få införa vårt silfver utan att därför betala någon tull samt utan att vara underkastade visitation.

Svar: Ja.

7) Att vi skulle själfva äga förse oss med lifsmedel och för-friskningar, så väl för det dagliga behofvet som för hemresan, utan att därför erlägga några umgälder.

Svar: Ja.»

Man skulle tänka, att en så tydligt affattad öfverenskommelse bort undanrödja alla svårigheter, och att i öfverensstämmelse därmed samfärdseln med främlingarne kunnat obehindradt bedrifvas. Så blef dock icke förhållandet. Den köpman, som stormandarinen ställde till fransmännens förfogande, gjorde otaliga svårigheter

vid alla förekommande transaktioner: än vägrade han dem att förse sig med nötkreatur, under förevändning att detta strede mot landets religionsbruk, än lät han sina agenter följa de franska uppköpame och utkräfva skatt af de handelsmän, som sålde åt dem varor, lifsmedel eller skeppsförnödenheter, ja, t. o. m. de kineser, som arbetade i faktoriet, tvingades att afstå en del af sin daglön åt mandarinerna. Till följd häraf fingo fransmännen betala allt efter öfverdrifna pris, och trakasserierna gingo så långt, att de d. 14 aug. hotade att afbryta kommersen och afsegla till Kanton. Denna fint hade dock knappast lyckats, om man ej fått en opåräknad hjälp af en italienisk jesuit, pater Laueeati, hvilkeninfann sig i Amoy för att erbjuda fransmännen sina tjänster. Han uppträdde i kinesisk dräkt såsom mandarin af tredje rangklassen och lyckades öfvertyga kineserna, att de handlade oklokt i att låta de rika skeppen gå sig ur händerna. Sedan han, för att ge ett otvetydigt bevis att afresan var allvarligt menad, gjort en formlig afskedsvisit ombord, läto de kinesiska köpmännen förmå sig att taga skeden i vackra hand och afpruta på sina höga fordringar.

Hvad som särskildt försvårade affärerna i Amoy var, att ingen egentlig sidenindustri bedrefs i denna stad; man fick därför skicka prof på de önskade varorna till andra, delvis aflägsna städer. För hvad, som därifrån erhölls, begärdes dock pris, som med mer än 100 % öfverstego hvad som »le S:t Antoine» fått betala i Kanton, hvilket syntes så mycket hårdare, som Amoy befann sig närmare produktionsorterna. Huru slutligen saken afvecklades, få vi i de begagnade källorna ej veta, enär M. Dubocage sparat uppgifterna härom till sin »journal de négoce», hvilken, om den blifvit bevarad, ej varit för mig tillgänglig. Vidlyftigt ordar han däremot om den fientlighet, h varför främlingar ne voro utsatta från befolkningens sida, huru man på gatorna öfveröste dem med okvädinsord, kastade sten på dem m. m. Afven allvarsammare konflikter förekommo, men hvarje vädjan till den kinesiska rättvisan blef utan resultat, hvaremot journalen flere gånger omtalar, att matroser, som slagits med de infödda, af skeppsbefälet bestraffades med prygel.

De svårigheter af mångfaldigt slag, med hvilka man sålunda hade att kämpa, förlängde de båda fartygens vistelse i Amoy till ett helt år; först den 13 juli 1712 kunde de afsegla från hamnen. I hufvudsak styrde de samma kurs som »le S:t Antoine», men gingo i de japanska farvattnen något nordligare och kommo därför i sikte af den sydligaste ön i Shitchi-to- eller Tasman-arkipelagen, en ö som M. Dubocage kallar »Zudellanne», hvilket är en förvrängning af Zuyder Eiland, namngifven af Vries och på nutida kartor kallad Aoga Shima. Under resans fortsättning nåddes den högsta polhöjden, 40° 16', den 23 sept. vid omkring 160° v. long. fr. Paris, och Californiens kust kom i sikte d. 13 okt. vid 34° 55' lat., alltså något nordligare än den punkt, som »le S:t Antoine» an-lupit. Efter ett kort uppehåll vid las Tres Marias för att fånga sköldpaddor och en månadslång vistelse i Valle de Banderas, där man sammanträffade med den förutnämnda »le Solide» på återväg från Kina, anlände »la Découverte» slutligen d. 28 mars 1713 till Coquimbo i Chile. Här dröjde man blott för att intaga lifsmedeloch begaf sig därifrån till Ilo, den oss redan bekanta lilla hamnstaden, som ansågs så förmånlig för bedrifvande af smyghandel. Förhållandena hade dock betydligt försämrats sedan den tid >le S:t Antoine» här gjort så goda affärer, och de spanska ämbetsmännens anspråk på andel i vinsten hade ansenligt vuxit. För att få afsätta sina kinesiska kontrabandsvaror måste M. Du bocage, efter långvariga underhandlingar, gå in på att till corregidoren på platsen erlägga 8 procent på försäljningsbeloppet, jämte en present, hvars storlek lämnades till de franska superkargernas diskretion.

När M. Dubocage ett helt år senare, d. 23 mars 1714, afseg-lade från Ilo, hade han dock ej lyckats försälja mer än en del af sin last, hvarför åtskilliga varor kvarlämnades magasinerade på platsen under bevakning af förste löjtnanten och några af besättningen. Den återstående delen af året 1714 och hela det följande förflöt under handelsfärder fram och tillbaka vid Chiles och Perus kuster, hvarför det skulle blifva alltför tröttande att redogöra. Den 24 mars 1715 hade »la Princesse» afslutat sina affärer och af-8eglade från Ilo till Europa, medtagande äfven det silfver, som »la Découverte» då innehade, men först d. 20 jan. 1716 var detta senare fartyg färdigt till hemresa. I sista stund måste man bevilja en ansenlig rabatt af 7 % åt en viss general Villa Longa, som köpt varor på kredit och förklarade sig ur stånd att till fullo betala det öfverenskomna beloppet.

Den 23 aug. 1716 återkom M. Dubocage till Håvre; hans resa hade då räckt i hela nio år!

♦ #

*

De första Kinafärderna har jag med tämlig noggrannhet kunnat fastställa; detsamma gäller ej om alla de följande. Dock synes det nära nog säkert, att den i ordningen nästföljande efter de hittills omtalade företogs af skeppet »la Grande reine d’Espagne» från Saint Malo under befäl af M. Brunet.

Denne förtjänar särskildt omtalas, emedan han var den förste franske världsomseglaren. Äran häraf har hittills alltid tillskrifvits M. de Bougainville, hvilken åren 1766 — 69 med örlogsskeppen »la Boudeuse» och »1’Étoile» utförde sin berömda resa omkring jorden. Bougainville inleder själf sin reseberättelse med orden: »Le voyage dont je vais rendre compte, est le premier de cette espèce entrepris par les françois.» Han omnämner väl såsom i viss mån sin föregångare M. de la Babbinais le Gentil, om hvilken jagframdeles skall tala, men denne, som ej färdats hela vägen på ett och samma fartyg, hade »visserligen personligen gjort en resa kring jorden, utan att man därför kan säga att hans färd varit en världsomsegling utförd af franska nationen».1 Nekas kan däremot ej, att Vivien de Saint-Martin har rätt, då han angifver Bougainville såsom den förste hvilken ledt en fransk vetenskaplig expedition omkring jorden,2 3 men hvarken M. Vivien de Saint-Martin eller någon annan af mig känd författare har uppmärksammat, att världsomseglingar tidigare fullbordats af minst fyra franska fartyg. Ehuru dessa ej riktat upptäcktshistorien eller vetenskapen, synas de mig värda att ihågkommas lika väl som andra, hvilka utfört samma bedrift i de tider, då en sådan ännu hörde till ovanligheterna.8

Den första franska världsomseglarens resa är för öfrigt högst ofullständigt känd. Hans route har jag kunnat i dess helhet fastställa tack vare en i Dépôt de la marine förvarad karta, som visserligen icke har någon anteckning om skeppets eller kaptenens namn, men som dock utan tvifvel hänför sig till ifrågavarande färd.4 * * * Vi finna häraf, att densamma utgick från Saint Malo, berörde Kap Frio och lie S:te Cathérine på Brasiliens kust samt La-Plata-flodens mynning; att man vidare passerade Le-Maire-sundet samt på Sydamerikas västkust besökte Concepcion, Valparaiso, Arica, llo, Pisco och Callao, hvarifrån färden till Kina anträddes; linien passerades vid ungefär 94° v. long. Paris, och efter besök på Mariannerna genomseglades Manila-sundet, en väg som icke valdes af något annat fartyg från denna tid, hvarpå man anlände till Kanton; härifrån togs hemvägen genom Malakka-sundet, hvarefter man anlöpte Mauritius, Bourbon, Godahoppsudden, Canarieöarna och till sist fullbordade färden i Cadiz.

Blott ett enda bestämdt datum är kändt från denna resa. Frezier berättar nämligen, att M. Brunet med sitt fartyg den 6 nov. 1712 inlöpte i Port de Bon succès på Eldslandet och där för-

1 Voyage autour du monde . . . par M. db Bougainvillb, 2:e éd. augm. T. 1, Paris 1772, s. XVII.

* Histoire de la géographie, PariB 1873, s. 434.

3 Tolf världsomseglingar hafva hittills varit kända från de två århundradena efter Magellan (se: Noedbnbkiöld, Periplusf s. 187). Detta antal bör ökas till fjorton; tre af de nämnda franska skeppen gjorde nämligen sin färd delvis gemensamt.

4 Kartan, som är signerad Portf. a 173. Piéce 5, har på baksidan inskriften:

Route de France ä Cochinchine passant par la Terre de Feu en Amérique; den

försågs 1896 enligt min anvisning af arkivets föreståndare med anteckning om dess

sannolika provenans.såg sig med vatten och ved samt trädde i vänskaplig beröring med infödingarne.1 * * Då vi emellertid af en annan källa veta, att resan varade i tre år och var af slutad omkring medlet af år 1714, så måste affärden från Frankrike hafva skett år 1711 och, om Freziers tidsnppgift är rjktig, ett längre uppehåll hafva gjorts i La-Plata-floden, såsom ofta då för tiden inträffade. Men emedan P/j år synes vara en väl knapp tidrymd för den öfriga resans fullbordande, är det antagligt, att årtalet 1712 hos Frezier bör rättas till 1711. Hvad i öfrigt är bekant om färden inskränker sig till följande.

Skeppets redare var den of van omtalade M. Bourdas i Saint Malo,* som år 1714 råkade i delo med rättvisan för åtskilliga för-brÿtelser mot de franska sjöfartsförordningarna. Bland anklagelserna mot honom var,8 att han, som fått tillstånd att sända sitt skepp >la Grande reine d’Espagne» till Kina, med villkor att ej passera Söderhafvet och att återvända direkt till Frankrike, samt undertecknat en förbindelse af detta innehåll, det oaktadt låtit fartyget gå till Peru och därifrån fortsätta till Kina, »hvilket är alldeles särskildt förbjudet», samt slutligen låtit införa dess last till Cadiz, hvilket vore särdeles menligt för Frankrikes handel, emedan därigenom de kinesiska sidentygerna komme att i Spanien nedtrycka priset på de franska. En ytterligare anklagelsepunkt bestod däri, att M. Brunet jämte en annan fransk kapten skulle ha företagit sig att plundra några kinesiska fartyg, hvilket antogs ej ha skett utan redarens begifvande. Huru det förhöll sig med den sistnämnda saken har jag mig ej bekant, i saknad af det undersökningsprotokoll, som skall ha blifvit hemsändt af den förut omnämnde pater de Govtlle i Kanton. Emellertid förnekade M. Bourdas vetskap om allt, som lades honom till last, och sköt skulden på sin kapten, som antagligen vaktade sig att komma inom räckhåll för den franska rättvisan. Om de vedervärdigheter, för hvilka redaren råkade ut med anledning af dessa och andra än svårare beskyllningar, skall jag sedermera berätta.

* *

Den franska kapten, som jämte M. Brunet beskylldes för att ha bedrifvit sjöröfveri i de kinesiska farvattnen, var M. de Boisloré,

1 Relation du voyage de la mer du Sud, b. 81.

* Se detta arbete sid. 48.

9 Archives de la Ba8tillef T. 13, Paris 1882, s. 141, 143.antagligen densamme som vi förut lärt känna såsom befälhafvare på »la Toison d’Or» under dess resa 1706—8.1 På den ifråga* varande Kinafärden förde han skeppet »1’Éclair», hvarmed han af-seglade från Brest den 13 sept. 1710. Resans första del är be* skrifven i ett bref från en däri deltagande missionär, pater Labbe, som, i likhet med flere andra af sina trosbröder, på denna väg begaf sig till sitt verksamhetsfält i Kjna.2

I Brest hade vid nämnda tidpunkt samlatB en större eskader under befäl af M. de Chammelin, och bland de däri deltagande fartygen, h vil k a till större delen voro destinerade till Västindien, var också det här ifrågavarande »rÉclair». En storm tvang emellertid eskadern att efter några få dagar återvända till hamnen, hvarifrån den, ökad till 24 segel, å nyo gick till sjös den 8 nov. Mot slutet af månaden skingrades flottan till sina olika bestämmelseorter, och den 30 nov. ankrade M. de Boisloré vid Tenerife för att intaga vatten. Engelska kapare lågo här såsom vanligt på lur efter franska sydhafsfarare, men man undgick sammanstötning med mera farliga motståndare och fick endast bevittna en hårdnackad strid mellan en engelsk brigantin och en fransk »tartane», hvilka med sina små kanoner bombarderade hvarandra under två timmars tid, tills den senare, med hjälp af sina tillskyndande landsmän, lyckades göra den förra till pris. Vid Brasiliens kust kapad e8 senare ett portugisiskt fartyg om 14 kanoner, lastadt med vin, och med denna pris inlöpte man d. 10 april 1711 i La-Plata-floden. Då man fann årstiden för långt framskriden för att dublera Amerikas sydspets, beslöt man att öfvervintra i Buenos Aires, hvilken stad då framträdde i ett mycket ofullbordadt skick, med usla lerhyddor, beskyddade af ett oansenligt fäste. Härifrån afseglade man d. 25 sept. och nådde den 1 nov. inloppet till Le-Maire-sundet. I den här belägna Port du bon succés till-bragtes 5 dagar, hvarefter Kap Horn passerades den 15 nov. vid 57° 40' s. lat. Slutligen ankrade man i Concepcion den 21 dec. 1711. Två dagar senare anlände hit från Frankrike en pater Baborier med ett skepp, hvars namn icke nämnes i det ci-

1 Se ofvan sid. 64—73.

* Brefvet, dateradt Concepcion d. 8 jan. 1712, är tryckt i Lettres ¿difiantes et curieu8e8, XV. recneil, Paria 1722, 8. 332—360, men är där åtorgifvet i förkortad och delvis ändrad form; fullständigt efter originalet är det omtryckt i en biografi öfver nämnda missionär, med titel: Le P. Joseph Labbe S. J., missionnaire en Chine, 1677—1745, par F. Labbe de Champgkand, Boarges 1880, s. 68 ff. I det senare arbetet finnas uppgifterna om fartygets och kaptenens namn, hvilka, jämte andra detaljer, i det första äro uteslutna.terade brefvet, men som icke osannolikt

var »La grande reine d'Espagne».

Genom ännu en katolsk andlig få vi några ytterligare upplysningar om samma resa. Eapucinern pater Florentin hade för att begifva sig till Pondichéry i Ostindien valt en egendomlig och besvärlig väg. Han af seglade den 20 april 1711 från Port Louis med någon sydhafsfarare, hvars namn icke nämnes i reseberättelsen,1 * * * och anlände med denna till Buenos Aires. Då fartyget antagligen skulle stanna här en längre tid, tvekade ej den nitiske missionären att till fots anträda den långa vägen till Chile, för att där upphinna något till Eina destineradt fartyg. Sedan han öfver Cordilleremas snöhölj da bergspass nått Santiago, begaf han sig först till Concepcion och därifrån, fortfarande till fots, till Valparaiso. Först här träffade han ett segelklart fartyg, och under färden med detta till Peru fick han veta, att M. de Boisloré väntades till Pisco för att sedermera afgå till Kanton. Han uppsökte alltså denne och fick af honom löfte att blifva underrättad när Kinaresan skulle anträdas. Denna underrättelse nådde pater Florentin i Lima, och affärden skedde från Callao d. 1 mars 1713. Om resan med M. de Boisloré har den fromme patern ej annat att meddela, än »att vi hade en tre månaders mycket behaglig segling; passadvindarna förde oss helt bekvämt till Mariannema», och här lämnade han det franska skeppet och medföljde sedan den spanska galeonen till Manila, hvarifrån han ändtligen i slutet af år 1714 nådde sin resas mål.

Om den återstående delen af M. de Boislorés resa och om hans vistelse i Kina har jag ej funnit någon annan notis än den ofvan-nämnda, att han skulle ha bedrifvit kaperi mot kinesiska fartyg.8 Jag är därför ej i tillfälle att upplysa om han återvände öfver Stilla oceanen eller om han efter fullbordad världsomsegling återkom till Europa.

• *

*

De båda sistnämnda fartygens vistelse i Kanton torde ha infallit under slutet af år 1713 och början af 1714. Om någon fransk Kinafärd efter denna tid ända till år 1716 finnes ingen antydan

1 Voyage aux Indes Orientales par le Paraguay, le Chili, le Pérou, etc.

(Lettres édifiantes, XIII. recueil, 1718, s. 228—299).

8 »Des pillages prétendus faits à bord de quelques bâtiments chinois» (Archi-

ves de la Bastille, T. 13, s. 141).i de af mig begagnade, vare sig tryckta eller bandskrifna källorna, och det är knappast antagligt, att någon sådan under nämnda period blifvit företagen. Aret 1716 däremot är utmärkt af en synnerligen liflig sjöfart på Kina, framkallad utan tvifvel af den tryckande konkurrens, som, af anledningar hvarför jag sedan skall redogöra, uppstått på den sydamerikanska marknaden, och som tvang de franska sjömännen att mer än förr uppsöka aflägsnare handelsplatser. Men äfven andra under tiden inträffade förhållanden hade medfört förändringar, som utöfvade inflytande på den kinesiska handeln.

Det franska ostindiska kompaniets koncession utlöpte d. 1 mars 1715, och samtidigt gick äfven den däri inbegripna koncessionen för det kinesiska kompaniet till ända. Båda kompanierna voro emellertid bankruttmässiga, och det förra kunde ej begagna den tioåriga förlängning, som beviljades detsamma, på annat sätt än att det mot ersättning öfverlät sina rättigheter på en association af köpmän i Saint Malo. Bedan några år före den nämnda tidpunkten var det däremot bekant, att det kinesiska kompaniet icke vidare kunde äga bestånd, och med anledning däraf bildades en ny association af sex personer, hvilka sammansköto ett kapital af

900,000 livres för drifvande af handel på Kina. De härför be-höfliga privilegierna begärde de ej såsom sina föregångare af det ostindiska kompaniet utan direkt hos konungen, hvilken också beviljade desamma genom arrêt af den 28 nov. 1712 och lettres patentes af d. 19 febr. 1713, dock med villkor att rättigheten ej skulle inträda före mars 1715, eller vid den tid då de hittills gällande koncessionerna utlöpte.* 1

För att kunna vid sagda tidpunkt göra bruk af sin koncession utsände det nybildade kompaniet redan i förväg tvenne fartyg till Söderhafvet. Det ena af dessa, »le Martial», 50 kanoner, under befäl af M. de la Villepoulet, lämnade Frankrike i medlet af 1713 och anlände till Concepcion i december samma år;2 det andra, »le Jupiter»,

24 kanoner och 106 mans besättning, kapten Béven, afseglade från Bayonne den 17 juli 1714.®

Sedan utrustningen blifvit kompletterad i Los Pasages, bröt M. Béven upp härifrån d. 7 sept, och gjorde sedan korta uppehåll

1 Düfrène de Francheville, Hist. gén. et partie, des finances, Paris 1738, s. 94, 385.

1 Frezibr, Relation, s. 256.

8 Extrait du journal de la traversée du vaisseau le Jupiter en allant du Pérou à la Chine en 1716; y sont aussi l'extrait du voyage depuis le départ de France, handskrift i Dépôt de la marine.vid Tenerife och Ilha Grande. Den 2 jan. 1715 mötte man ett fartyg, »la Fidèle» från Saint Malo, kommande från La-Plata-floden, som om handelskonjnnkturerna därstädes meddelade mycket ofördelaktiga underrättelser. Därför styrde »le Jupiter» direkt till Le-Maire-sundet och Kap Hom samt anlände till Concepcion d. 10 febr. Här lyckades man ej sälja något af lasten, ty alla varor stodo i lågt pris till följd af den öfverdrifna importen från Europa: ej mindre än 18 franska fartyg lågo då samtidigt i Concepcion och det närbelägna Talcahuano, och i samtliga Perus och Chiles hamnar räknade man senare på året på en gång ända till 68 skepp af samma nationalitet. En del varor afsattes sedan i Valparaiso och resten i Ari ca, där självfva corregidoren uppträdde som spekulant och betalade 125 % »bénéfice» på de i Frankrike gällande prisen. Den här försålda lasten bestod företrädesvis af plattjärn, plogbillar och järngöten samt något kläde och annat tyg; den senare handelsvaran, som förr rönt så strykande afsätt-ning, stod dock nu, för vissa sorter, i lägre pris än i Frankrike, allt till följd af den starka konkurrensen. Efter besök i de vanliga hamnarna, Ilo, Pisco och Callao, anträddes färden till Kina från Huacho d. 3 mars 1716.

Samma dag, som afresan skedde, steg ombord på »le Jupiter» som passagerare M. de la Barbinais le Gentil, hvars tryckta reseberättelse jag förut ett par gånger haft anledning att citera. Sannfärdigheten af denna berättelse, till hvilken jag senare skall återkomma på tal om författarens resa från Frankrike till Peru, har af några blifvit dragen i tvifvelsmål, men då den i allt väsentligt öfverensstämmer med kaptenens handskrifna journal, kunna vi därur med allt skäl supplera de kortfattade notiserna i den senare. I ett väsentligt afseende skiljer sig denne författare från de flesta andra, som vi hittills begagnat som källor: han visar nämligen föga intresse för sjöväsendet och behandlar ofta dit-hörande frågor och piloternas spekulationer på ett ringaktande och ironiskt sätt. »Om ni, skrifver han till den onämnde person, till hvilken han riktat sina i brefform aifattade meddelanden, skulle vilja veta något närmare om vindar och kurser, så kan jag vid min hemkomst ge er del af en dagbok, tillräckligt utförlig för att uttråka er.» Däremot berättar han underhållande och med ej ringa stilistisk förmåga om de tilldragelser, hvilka han under sin resa bevittnat. För att äfven i mitt arbete införa en väl-behöfiig omväxling skall jag tillåta mig att i det följande meddela några prof af M. Le Gentils berättareförmåga.Vid afresan från Huacho rådde olika meningar bland skeppets piloter om den knrs, som borde följas: några ville, att man skulle styra mot norr för att så bastigt som möjligt passera stiltjebältet vid ekvatorn, andra förordade den kortare vägen mot nordväst. Den senare meningen blef rådande, men förorsakade en betydlig tidsförlust; seglingen fördröjdes nämligen så väl af långvarig vindstilla, åtföljd af regn, åska och sky drag, som af stark ström, >hvars riktning hvar och en bestämde efter eget godtycke, ty det bör anmärkas, säger M. Le Gentil, att hafsströmmarna utgöra en märklig resurs för piloterna, hvilka på deras räkning skrifva alla fel i sina kalkyler*. En uggla, som slog ned på fartyget, ansågs af de vidskepliga bland besättningen som ett dåligt omen och gaf de mera upplysta anledning till funderingar om närheten af land. Eör öfrigt fångades med krok sjöfåglar, hvilket var det enda tids-fftrdrifvet under den tre månader långa seglingen. Sedan man d. 22 mars passerat linien vid 104° 20' v. long. Par., nåddes småningom passadvindens område.

»Från d. 10 maj hade vi det vackraste väder och den mest beständiga vind man kan tänka sig, intet regn och ingen åska. På hela fjorton dagar rörde man blott två gånger vid seglen. Vår afsikt var att anlöpa Mariannerna, och aldrig har något land varit mera efterlängtadt. Lifsmedlen började att tryta, och dieten blef inskränkt till salt kött, d. v. s. man mångdubblade anledningarna till törst, i samma mån som man inkräktade på medlen att stilla den. Det minsta moln, som höjde sig öfver horisonten, gaf en bedräglig bild af land; vi tyckte oss se berg, som gåfvo anledning till oupphörliga vadslagningar, men solen, som skingrade dessa rörliga landkonturer, ryckte oss

snart ur vår ljufva villa ...

Utkiken fortfor att i hvarje ögonblick allarmera oss på detta behagliga sätt; matrosernas uppjagade inbillning lät dem oupphörligt se land. De varskodde oss med höga utrop, och likväl tycktes landet fly undan för oss. Jag för min del led ohyggligt af törst och drömde ständigt om friska källor. Hettan hade på min kropp åstadkommit en bedröflig verkan, och liksom fordom M. de Voiture hade jag grundskäl, som hindrade mig att sitta.1 Nästan hela maj månad tillbragte jag liggande på min säng i en lika ömklig som obekväm ställning. Det var nära tre månader

1 Denna anspelning torde hänföra sig till något yttrande af M. Vincent de Voiture, en af de tongifvande i Hotel de Rambonillets vittra salong. Hans Lettres åtnjöto under 1600- och början af 1700-talet stor popularitet och utkommo i talrika upplagor aUt ifrån år 1650.sedan vi lämnat Pera: de två första hade ingifvit mig en lindrig leda, den sista gjorde mig förtviflad. Det finnes intet som är mera jäktande än hoppet; ja mera vi nalkas uppfyllelsen af våra önskningar, desto mera plågas vi af otålighet.

Den 29 på morgonen upptäckte vi ett skepp, som följde oss och höll samma kurs som vi. Vi lade bi för att vänta på det, och då afståndet minskats så, att vi kunde närmare urskilja föremålen, sågo vi till vår stora glädje, att det var ett af de fartyg, som vi lämnat i Peru och som skulle afsegla åtta dagar efter oss. Detta lyckliga möte gjorde ett af brott i mina lidanden. Intet är mera tålamodspröfvande än att oupphörligt se samma saker och samma ansikten. De nykomna läto mig nära nog glömma min törst — omväxling är nämligen mitt valspråk.

Sedan man satt båtarna i sjön, gick jag ombord på skeppet, och efter det de första hälsningarna blifvit undangjorda, frågade jag officerarne om deras tanke angående de öar, efter hvilka vi sökte. De svarade med en kallblodighet, som genomisade mig, att enligt deras räkning voro öarna ännu 250 lieues aflägsna. Föga fattades, att jag gifvit luft åt min vrede öfver detta svar. Våra egna piloter, vare sig de voro skickligare eller mera inbilska — ty alla meningar i dylika ting äro högst problematiska, i synnerhet då man under tre månaders segling icke kunnat taga höjden eller göra någon observation på grund af solens ställning i zenit — våra piloter, säger jag, vidhöllo, att det var omöjligt, att afståndet kunda vara så stort, emedan vi enligt deras, bestick redan bort vara framme vid ön Guam. Detta skäl är visserligen föga öfvertygande och hör till dem, som filosoferna kalla petitio prin-cipii. Jag för min del, som blott har mina pilotkunskaper från i går, smickrade mig ej med något dylikt ofelbart vetande, jag kände blott bedröfvelsen öfver att ännu vara så långt borta från källorna. Jag ber er ej undra på, att jag så ofta upprepar samma sak; man måste en gång i sitt lif ha känt törsten så, som jag gjorde det under denna segling, för att hysa öfverseende med dylika upprepningar.

Sedan man länge tvistat, hänsköts afgörandet till händelserna själfva. Jag skulle dock våga hålla på, att vår mening var den riktiga, ty missvisningen hade observerats vara 61/a'> ostlig eller just hvad man borde finna i närheten af Mariannerna.

Den 30 på morgonen, pingstdagen, varskoddes Ön Guam, och anblicken häraf gaf rätten på vår sida; de andra skyllde det ansenliga felet på strömmarna — jag har redan sagt, att dessa strömmar antagas som ursäkt för alla misstag, som piloterna begå.Man sjöng Te Denm efter mässan, och hvar och en tackade Gud på sitt sätt — jag säger på sitt sätt, ty ni bör ej tro, att matroserna bedja till Gud som andra människor; de hafva sin ritual för sig.

Yi nalkades nu ön, och knappt hade vi kastat ankar på redden, förrän vi varseblefvo tre andra skepp, som inlöpte dit. Det var återstoden af vår handelsflotta, som vi lämnat i Peru. Jag kan ej annat än beundra denna lyckträff, som återförenade oss alla på samma dag, oaktadt vi afseglat från skilda hamnar och på olika tider.»

Af ofvanstående framgår, att det var icke mindre än fem franska skepp, som på en gång sammanträffade vid Guam, och riktigheten häraf bekräftas af den handskrifna journalen. Att sluta af M. Le Gentils ord skulle man kunna tro, att de alla utgjort en samhörande eskader, men så var icke fallet.

Det fartyg, med hvilket »le Jupiter» kommunicerade redan på hafvet, hette »le Comte de Lamoignon» och fördes under början af sin resa af en M. Baillif, senare af en M. de la Fond. Det var utrustadt i Cadiz och afseglade därifrån år 1714, med en last uppgående till 80,000 livrés värde.1 * * Då afresan anträddes i hemlighet från en utländsk ort, kunna vi förstå, att skeppet icke tillhörde det kinesiska kompaniet. Den 10 febr. 1715 anlände det

till Concepcion och afseglade till Kina från Callao d. 11 mars följande år.

Äfven två af de öfriga fartygen torde näppeligen, såsom »le Jupiter» och »le Martial», ha seglat under skydd af det nämnda kompaniets privilegier. Det ena af dessa var »la Bien Aimée», som, under befäl af M. de Courtt Hardouin, torde ha lämnat Frankrike redan 1713. Vid ett besök i Buenos Aires samma år blef fartyget taget i beslag af spaniorerna och kaptenen och superkargen arresterade. Den förre lyckades emellertid på något sätt bli fri från fängelset och reste öfver land till Concepcion, där han åter steg ombord pä sitt fartyg i jan. 1714.* Beträffande fartygets öfriga öden, innan det ankrade vid Mariannerna, veta vi, att det d. 9 juli 1715 anlände från Arica till llo samt den 2 sept. s. å. afseglade därifrån till Pisco, då M. Le Gentil befann sig ombord på detsamma.9 Vid affärden till Kina, som anträddes från Callao

1 Archives de la Bastille, T. 13, 8. 137.

* Frezier, anf. axb. b. 256.

8 Nouveau voyage au tour du monde, T. 1, s. 97.samma dag som »le Comte de Lamoignon», fördes befälet af che-valier du Lys.

Ben fjärde af de vid Gnam sammanträffande Kinafarame var »le Marquis de Maillebois». Om dess föregående färder har jag i de handskrifna journalerna i Bépöt de la marine ej funnit andra notiser, än att det i oktober 1715 besökte Pisco, Paraca och Callao för att slutsälja sina europeiska varor och bereda sig för färden till Kina.

Slutligen inträffade samtidigt med de öfriga den förut nämnda »le Martial», som, i likhet med »le Jupiter», tillhörde det nyinrättade tredje kinesiska kompaniet.

Oaktadt M. Le Gentil så lifligt skildrat sina lidanden under den långa och tålamodspröfvande oceanfärden, så hade han och det skepp, hvarpå han befann sig, i jämförelse med de öfriga sluppit undan resans obehag för godt pris. På »le Martial» hade eld utbrutit i lastrummet, och åskan hade slagit ned på »le Marquis de Maillebois», hvarvid storstången splittrats och i fallet dödat kaptenen, M. Godin från Havre, samt krossat benet på en af officerarne; befälet på detta fartyg hade med anledning häraf öfvertagits af en M. de la Perche. Slutligen hade besättningen pä »la Bien Aimée* lidit oerhördt af brist på vatten och proviant och var nästan mangrant angripen af skörbjugg.

Sammanträffandet af en så talrik flotta väckte hos de franska kaptenerna berättigade farhågor, att resurserna i den obetydliga kolonien på Guam ej skulle förslå för dem alla. Också skyndade den först anlände, M. Béven på »le Jupiter», för att förekomma de öfriga, att uppvakta guvernören, don Juan Antonio Pimentel, som mottog främlingarne under utvecklande af all den militära ståt, som stod honom till buds. Beredvilligt tillhandahöll han också de lifsmedel han kunde undvara, och tillät elfva af sina soldater att taga tjänst på det franska fartyget mot en ersättning, som han föregaf vara betalning för de skulder, hvari de häftade till honom, men som i själfva verket troddes vara lösen för deras frihet, hvilken de ifrigt efterlängtade för att kunna utbyta den magra kosten på ön mot en mera substantiell diet. Huruvida de Öfriga skeppen också flngo sina behof tillfredsställda omtalas ej, men konkurrensen dem emellan förbytte i misstämning den glädje, som annars bort råda vid möte af landsmän på en så aflägsen ort. Utan att underrätta de andra afseglade »le Comte de Lamoignon» plötsligt d. 5 juni för att hinna först till Kanton, och följande dag lämnade alla de återstående ön, af hvilken M. Le Gentil gifvit en beskrifning, hvarur dock intet nytt är att hämta.I afseende å destinationen förelågo nu t ven ne alternativ: an* tingen att gå till Kanton, hvilket hade sina olägenheter på grund af det stora antal européer, som där uppehöllo sig, eller till Amoy, hvilket ansågs »riskabelt därför, att denna hamn sällan besöktesf af europeiska skepp och för öfrigt ej var lämplig för andra än dem, hvilka ämnade vända åter till Amerika». De öfriga fartygen valde det förstnämnda stället, »le Júpiter» åter det senare, ehuru offi-cerarne på allt sätt sökte öfvertala kaptenen, som ansåg sig bunden af rederiets order, att afstå från denna plan. Då flottan d. 22 juni kommit i sikte af Kap Engaño på Lupon, skildes skeppen till sina olika bestämmelseorter. Deras kurser i dessa farvatten återfinnas dels på den förut i facsímile återgifna manuskriptkartan,1 dels på en graverad karta, som åtföljer M. Le Gentils arbete (s. 249).

Den 26 juni 1716 anlände »le Júpiter» till Amoy, men kaptenen, som blifvit varnad för mandarinerna och

köpmännen i denna stad, hvilka ansågos t. o. m. öfverträffa sina landsmän på andra orter i svekfullhet och list, vågade ej genast inlöpa i själfva hamnen. En dit afsänd beskickning återkom visserligen med allá möjliga försäkringar om vänskap och ett godt bemötande, men medförde också ett bref från den förut nämnde jesuiten, pater Laureati, ställdt till den förste europeiske kapten, som komme att inträffa i Amoy. Detta bref innehöll en mycket tvetydig rekommendation för tullmandarinen, som öfverlämnat detsamma, och ökade alltså fransmännens misstänksamhet. De beslöto att afsända ett bud till patern, som bodde i Eutschou, med begäran att han skulle infinna sig i Amoy för att, jämlikt sitt erbjudande i det nämnda brefvet, stå de ankomna till tjänst. I afvaktan härå stannade fartyget på sin ankarplats utanför hamnen, men kaptenen och åtskilliga af officerarne gjorde under tiden ett högtidligt besök hos stadens myndigheter. Härom berättar M. Le Gentil på följande lifliga sätt:

»Den 2 juli gingo vi i land till ett antal af tio personer. Vi begåfvo oss först till ett hus, som ägdes af en s. k. kristen kines, h vilken åt oss tillred t en präktig déjeuner. — Det bör anmärkas, att de flesta kineser säga sig vara kristna, eller sinnade att blifva det, för att därigenom slå an på européerna och förmå dessa att gifva dem företräde framför andra medtäflare. — Vår värd hade anskaffat tio bärstolar af bambu, och i dessa begåfvo vi oss ut på visiter, af hvilka den första gällde den mandarin, som kallas

1 Se ofvun Bid. 128. Ymer. 13.hoppo. Alla mandarinernas tolkar hade sällat sig till oss, och en massa människor, lockade af nyfikenhet, omgaf oss på alla sidor. Gatorna äro så trånga, att blott en bärstol kan färdas i bredd; då min hade gått sönder, blef jag efter de öfriga, utsatt för popu-lacens oförsynta nyfikenhet, som fann mitt utseende lika burleskt, som jag deras underligt och löjeväckande — den vanliga följden af ömsesidiga fördomar. Jag fick lida otaliga förolämpningar, hvilka jag uthärdade lika stum som någon af deras afgudar. Somliga skrattade mig midt i ansiktet, andra skrämde sina gråtande barn att tiga genom att peka på mig under ohyggliga grimaser, t. o. m. hundarna skällde på mig och flydde tjutande med svansen mellan benen.

Sedan vi passerat midt genom staden, anlände vi slutligen till hoppos palats. Det råkade att vara hans födelsedag, och man höll just på att uppföra ett skådespel utanför porten. Askå-darne beredde sig snart ett nytt på vår bekostnad; aktörerna af-bröto föreställningen och förenade sina nödrop med folkets hån-skratt. Det förvånar er utan tvifvel, att ett folk, som man alltid prisat för dess höflighet och på hvilket man slösat så många lof-ord, kunde behandla oss på sådant sätt, men var så god och säg mig, om man förflyttade ett dussin kineser, med sina egendomliga dräkter, sina mustascher och små ögon, midt i Paris, huruvida de verkligen skulle blifva bättre bemötta.

Efter det vi af hoppos tjänare blifvit ledsagade till en stor sal, funno vi där mandarinen sittande på en stol något högre än dem man hade iordningställt åt oss. Han reste sig genast vid vårt inträde och kom emot oss med en leende min, under det han höjde och sänkte sina sammanknäppta händer och frammumlade jag vet icke hvad för en ramsa, som vi togo för komplimanger. Sedan vi intagit våra platser, bjöds på te af tjugo olika sorter och i flera omgångar samt persiskt vin och konfekt. Samtalet rörde sig om de tjänster, som hoppo försäkrade, att han var angelägen att visa oss, och å vår sida om den stora tacksamhet, som vi härför hyste, hvilket beledsagades af långa reverenser à la française, som väckte hans kinesiska excellens’ stora löje. Våra tolkar kommo ej heller till korta i munvighet, men de hvarken förstodo eller talade annat än en eländig portugisisk rotvälska, uppblandad med kinesiska, hvaraf vi å ömse håll uppfattade ganska litet.

Härifrån begåfvo vi oss till slottet, hvarest »tito» eller generalguvernören öfver hela Amoy-ön residerar. Det är inga smä omständigheter förenade med en audiens hos en så hög potentat.Vi fingo vänta öfver två timmar, innan han var färdig att mottaga oss. Man lät oss passera genom flera lokaler, mycket vidsträckta, men mycket tomma, och slutligen inträdde vi på en stor gård, som afslutades af en portik, hvars tak uppbars af 24 pelare. Här sågs mandarinen »tito» i halfofficiell högtidsdräkt sittande på ett förgylldt bord, som höjde sig omkring tre fot öfver marken. Han hälsade oss utan att stiga ned från sin plats, endast med att taga pipan ur munnen — en synnerlig ynnest, som våra tolkar särskildt framhöllo — och nickande som en porslinsgubbe. Två troppar tartariska soldater voro uppställda i rad mellan portikens pelare, och mellan dessa voro också våra stolar placerade, fem på hvar sida. Sedan tolken kastat sig framstupa inför fötterna på tito, framförde han en lång och tråkig harang, hvaraf vi

icke begrepo ett ord. Tito befallde honom därefter att resa sig och att å hans vägnar hälsa oss välkomna. Han gjorde oss också genom tolken många frågor: hvilken nation vi tillhörde, hvad vi ämnade göra i Amoy, o. s. v. Sedan vi tillfredsställt hans nyfikenhet, inträdde tio tartariska soldater, hvilka bjödo te och persiskt vin. Med denna ceremoni slutade den högtidliga audiensen, under hvilken tito försäkrat oss om sitt beskydd och lofvat, att han oförtöfvadt skulle utse en köpman, med hvilken vi kunde inlåta oss i affärer.»

Jag förbigår skildringen af de fortsatta visiterna hos andra ämbetsinnehafvare, hvarunder författaren tyckte sig framför sina kamrater vara föremål för uppmärksamhet och hedersbevisningar; han fick sedan upplysning om att han härför hade att tacka sin resliga växt och fylliga figur — »ett anseende som alltså icke tål prof vet af en fasta*.

Den 20 juli anlände pater Laureati, och sedan denne försäkrat kaptenen, att han utan fara kunde inlöpa i hamnen, skedde detta följande dag. Oaktadt den välvillige patern gjorde sitt bästa för att un danrödja de otaliga svårigheter, som framkallades af kinesernas vinningslystnad, blef vistelsen i Amoy för M. Béven och hans besättning en följd af svåra missräkningar. De inhemska köpmännen förhalade tiden, så att den gynnsamma monsunperioden förfelades, h varför fartyget nödgades kvarstanna i hamnen; prisen på handelsvarorna höllos orimligt höga, och alla tillfällen begagnades till utpressningar och trakasserier. Allt detta skildras utförligt af M. Le Gentil, hvars lediga och ofta humoristiska framställning jag dock ej vidare, till följd af utrymmets begränsning, kan i detalj följa. Lika litet anser jag mig här böra ägna uppmärksamhet åt den beskrifning öfver Kina och dess invånare, somsamme författare grundat på underrättelser af missionärer, framför allt den nämnde pater Laureati.

Så småningom nalkades dock de besvärliga affärstransaktionerna sin afslutning. Sedan man intagit en last bestående af rå-silke, damast, satin och andra siden väfnader, samt porslin, lackerade saker och något te, hvarför man fick betala omkring 12 % mer än de pris, som samtidigt voro gällande i Kanton, skedde af-färden från Amoy d. 16 febr. 1717. »Le Jupiter» vände nu ej tillbaka till Amerika, utan tog vägen rundt Godahoppsudden och var alltså den andra franska världsomseglaren.

Kursen ställdes först utefter den kinesiska kusten, och sedan man passerat tätt intill ön Hainan för att undvika det fruktade Paracels-refvet, som på kartorna ända sedan 1500-talet tecknades som en nära nog regelbunden rektangel med öfverdrifven utsträckning från norr till söder, styrdes längs Cochinchinas, Malakkas och Sumatras kuster till mynningen af sundet mellan sistnämnda ö och ön Banka. Under hela denna segling måste den yttersta försiktighet iakttagas, då sjökorten voro otillförlitliga och piloterna alldeles okunniga om farvattnet. I Bankasundet råkade man in på grundt vatten, men fann åter den rätta vägen, sedan man med våld bemäktigat sig kaptenen på ett litet malajiskt fartyg och tvingat denne att tjäna såsom lots. Den 21 mars inseglade man i Sunda-sundet och dröjde här några dagar för att på den javanska sidan intaga vatten, ved och lifsmedel af åtskilliga slag. Härifrån ämnade kaptenen styra direkt på Godahoppsudden, men en svår storm tvang honom att söka sin tillflykt till Ile de Bourbon, det nuvarande Réunion, redan vid denna tid en fransk besittning; d. 22 april kastade han ankar utanför Saint Denis på nämnda ö.

Den 7 och 21 juni anlände hit två af de andra Kinafararne, med hvilka »le Jupiter» sammanträffat vid Guam, nämligen »le Marquis de Maillebois» och »le Comte de Lamoignon». Dessa hade långt tidigare lämnat Kina, men i Bankasundet hade den senare förlorat sitt roder, hvarför båda inlupit i Batavia för att reparera skadan. Det kostade dem mycken möda och penningar att öfver-vinna holländarnes afundsjuka, och sedan försökte äfven de att uppnå Godahoppsudden, men måste for storm uppsöka Bourbon. Fartygens iståndsättande tog ganska lång tid; först den 20 sept. 1717 begåfvo de sig alla tre å ny o på hemvägen till Europa. Knappt hade man emellertid d. 19 och 20 oktober lyckligt kringseglat Afrikas sydspets, förrän en ny storm öfverföll flottan. Fartygen blefvo mycket illa tilltygade, särskildt »le Jupiter» och »le Comte de Lamoignon», på hvilka pumparna sedermera ständigt måstehållas i gång. Man beslöt därför att gå till »Baie de Tous les Saints», då Brasiliens hufvudstad, nu allmänt bekant under det förkortade namnet Babia.

Vid ankomsten dit d. 16 nov.1 kunde de båda sistnämnda skeppen knappast bållas flott, och man var därför i

högsta bebof af den hjälp, som de portugisiska myndigheterna på platsen kunde lämna. Men man möttes bär af samma svårigheter som i de spanska kolonierna, nämligen förbud att inlöpa i hamnen och framför allt att drifva handel. Fartygens tillstånd var dock sådant, att kaptenerna måste underkasta sig de villkor, som portugiserna föreskrefvo, och efter långa underhandlingar och löfte om rika presenter utverkades tillåtelse att reparera de lidna haverierna. »Le Marquis de Maillebois>, som var minst skadad, kunde snart afsegla till hemlandet, men »le Comte de Lamoignon» förklarades sjöoduglig, hvarför dess kapten inköpte ett portugisiskt fartyg och öfverförde sin last på detta; »le Jupiter» åter måste undergå en grundlig reparation, som till följd af de brasilianska arbetarnes lättja och oduglighet drog långt ut på tiden. Härtill kom, att matroserna, hvilka ville taga skadan igen för den nödtvungna återhållsamheten under resan, använde den rikliga tillgången på starka drycker att berusa sig och begingo åtskilliga excesser; då officerarne uppträdde häremot, utbröt ett myteri, som endast med hjälp af vicekonungens soldater kunde undertryckas. Förbudet att drifva handel ville man till en början iakttaga, men då själfva de vakter, som satts att förhindra densamma, syntes uppmuntra till öfverträdelse, försåldes en del varor till köpmän, som nattetid kommo ombord på fartyget. Då reparationen ändtligen var fullbordad, lämnade man hamnen i sällskap med det där inköpta portugisiska skeppet, men man hade ej hunnit långt till sjös, då det befanns, att »le Jupiter» intog så mycket vatten, att ingen annan utväg gafs än att återvända till Bahia. Det blef nu nytt trassel och nya underhandlingar med myndigheterna, försvårade däraf att kaptenen vid sin afresa underlåtit att uppfylla de rundliga löften om presenter, som han förut gifvit. Tack vare bistånd af vicekonungen, hvilken i motsats till de öfriga ämbetsmännen var fransmännen bevågen, lyckades man äfven denna gång utverka tillstånd att få reparera skeppet, och slutligen kunde man i febr. 1713 för andra gången lämna Bahia. Den långa vistelsen

1 Det handskrifna utdraget ur resejournalen i Dépôt de la marine slutar med ankomsten till Bahia.därstädes hade medfört dryga kostnader, och lasten hade till stor del tagit skada af sjövatten.

Liksom s& många andra sydhafsfarare fick ej heller »le Jupi-ters» kapten vid återkomsten till Europa fritt försälja sina dyrt förvärfvade varor, utan här väntade honom efter fullbordad världs-omsegling ytterligare svårigheter.

Redan före afresan från Brasilien hade man nåtts af ryktet, att Spanien rustade sig till krig mot Frankrike, hvilket också utbröt år 1719, och kapten Béven hade därför blifvit tillrådd att skaffa sig närmare underrättelser, innan han inlöpte i någon europeisk hamn. Vid valet af en sådan befann han sig nu i svårt bryderi, ty i Spanien riskerade han att till följd af sin olofliga handel i Peru få sitt fartyg konfiskeradt, och från »tillträdet till franska hamnar voro vi, såsom M. Le Gentil säger, utestängda på grund af våra kinesiska handelsvaror». Detta senare kan synas egendomligt, då fartyget tillhörde ett af franska regeringen för handel på Kina privilegieradt kompani, men hade sin grund däri, att efter fartygets afsegling från hemlandet all import af kinesiskt siden blifvit förbjuden genom en kunglig deklaration af d. 11 juni 1714, en eftergift åt de lyonska fabrikanternas klagomål öfver den för dem skadliga konkurrensen. Då man i detta bryderi på »le Jupiter» öppnade rederiets förseglade order, befunnos dessa innehålla en befallning att gå till den lilla staden Santofla i Biscaya, ej långt från den franska gränsen, öfver hvilken man antagligen hoppades att på smuggelvägen kunna införa lasten till fartygets hemort, Bayonne. Men vidriga vindar hindrade utförandet af denna befallning och tvungo kaptenen att den 13 mars 1718 anlöpa Vi-vero i Galicien, en hamn som, enligt M. Le Gentil, visserligen »är skyddad mot vind och vågor, men som ej erbjuder säkerhet mot algieriska och tunesiska sjöröfvare, hvilka ostraffad t intränga dit, när de tro sig kunna göra någon pris». Då man emellertid, efter den franska vicekonsulns försäkringar, ansåg sig ej ha något att frukta från de spanska myndigheternas sida, beslöt man att stanna i hamnen för att där afvakta nytt besked från rederiet i Bayonne, dit skeppets superkarg afsändes omedelbart efter ankomsten. Om den olyckliga expeditionens slutliga öden skall jag åter låta M. Le Gentil berätta.

»Vi hade redan uppehållit oss i denna hamn under 14 dagar, då vi fingo underrättelse, att vicekonungen af Galicien, markis de Richebourg, som residerar i Corufia på omkring 10 lieues af-stånd från Vivero, stämplade mot oss; man försäkrade t. o. m., att han ämnade uppbåda milisen och låta arrestera skeppets offi-cerare, då de uppehöllo sig i land. Franska konsuln i Corufia, M, de Montagnac, kom också till Vivero och meddelade oss, att

man verkligen misstänkte, att vårt fartyg var ett af dem, som seglat till Peru, och att då franska hofvet gifvit sitt medgifvande att vi därför finge dragas till ansvar, det vore möjligt, att vi på nämnda misstanke skulle blifva antastade. Kaptenen lät ej säga sig detta två gånger, utan återvände genast ombord med alla officerarne och gick ej vidare i land. För öfrigt hade det varit omöjligt för spaniorerna att bemäktiga sig vårt fartyg i en hamn utan kanoner och utan en enda fregatt eller båt. Emellertid hade vice-konungen satt sig i sinnet, att han skulle utföra nämnda plan, och detta skulle ske så fort vi gått till segels. Det hade dock varit mycket lättare att genast från början arrestera officerarne vid vår ankomst, och jag kännar ej anledningen, hvarför man ej gjorde så.

Superkargen återkom från Bayonne efter en månads förlopp och medförde order, att fartyget skulle gå till Genua. Aldrig hade man kunnat uttänka någon mera olämplig utväg, ty att föra siden till Italien är alldeles detsamma som att bära vatten till hafvet. Men af redarne hade nästan alla gjort bankrutt under vår frånvaro och till sina fordringsägare afträdt de andelar de ägde i fartyget; de åter, som icke drabbats af samma olycka, fruktade, att kreditorerna skulle lägga beslag på hela fartyget, och hoppades att kunna skydda sig mot deras girighet genom att föra lasten utom landet. Emellertid hade superkargens resa till Bayonne icke kunnat hållas så hemlig, att ej kreditorerna fått nys därom, och så fort de fingo veta, att fartyget destinerats till Genua, beställde de genast posthästar och anlände till Italien redan innan fartyget hunnit -dit.»

M. Le Gentil lämnade skeppet i Vivero och for landvägen till Genua, hvarför han om resans fortsättning icke har något vidare att förmäla; han ger blott en antydan om expeditionens olyckliga upplösning, då han säger, att han i nämnda stad fann »vårt sällskap inveckladt i processer; för att icke indragas däri, har jag efter bokstafven följt evangeliets bud och gifvit min kjortel åt den som begärde den — jag har alls ingen lust att låta Genuas griphumrar fullklåttra papper för min skull.» Af en annan källa veta vi, att redarnes två gånger förnyade ansökan att få införa fartygets last till Frankrike öfver Marseille afslogs af Conseil de commerce på grund af det ofvan anförda förbudet mot införsel af orientaliskt siden.1

1 Dufréne de Francheville, anf. arb. s. 95.Af de fyra fartyg, som samtidigt med »le Jupiter» drefvo handel i Kina, hafva vi sett, att »le Comte de Lamoignon» bl ef kon-demnerad i Bahia, och att »le Marquis de Maillebois» fullbordade sin världsomsegling, ehuru jag ej känner något närmare om dess ankomst till Europa. Angående »la Bi en Aimée» har jag icke funnit någon ytterligare notis; återstår att omnämna »le Martial». Detta fartyg, som också tillhörde det kinesiska kompaniet, gjorde äfvenledes resan kring jorden och nödgades af samma anledning som »le Jupiter» söka hamn utom Frankrikes område. Det inlöpte i Ostende, men därmed visade sig vederbörande mera öfverseende, ty genom en order af d. 21 juli 1718 tillät Conseil de commerce, att detta fartygs last infördes öfver Rouen, under villkor att därför betalades samma afgifter, som siden drog vid import till Lyon, och att försäljningen skedde uteslutande för franska undersåtars räkning. Det kinesiska kompaniet hade också på sina fartyg intagit last af te. Denna vara var visserligen icke, liksom sidenet, förbjuden, men tullen därå var enligt den gällande förordningen af d. 12 maj 1693 så hög, att allt te, som förbrukades i Frankrike, insmugglats. Då statskassan alltså häraf icke hade någon vinst, fanns det lämpligt att nedsätta tullen till 10 sols per skålpund, som i handeln gällde 5 å 6 francs. Detta beviljades af Conseil de commerce d. 27 okt. 1718 till förmån för den nämnda importen med »le Martial».1

*

*

*

Den i sin begynnelse så indräktiga sjöfarten på Kina hade alltså förvandlats till ett ytterst riskabelt, i de flesta fall ruinerande företag. Den orimliga förbudslagstiftningen tvang redare och kaptener att så vidt möjligt handla i smyg, och det är därför ej underligt, att vi om de senaste Kinafärderna under ifrågavarande period äga endast högst ofullständiga underrättelser. De notiser jag lyckats hopsamla vill jag till komplettering af det föregående här framlägga.

Skeppet »la Concorde», kapten Pradel Daniel från Saint Malo, som tillhört den eskader, hvarmed den berömde

korsåren Duguay Trouin år 1711 eröfrat och brandskattat Rio de Janeiro, befann sig d. 18 juni 1712 i Concepcion och afseglade därifrån en månad senare till Valparaiso för att där och i öfriga kuststäder försälja det i Brasilien tagna bytet. I december följande år finna vi »la

1 Dufréne de Fbancheville, b. 95, 386.Concorde» åter i Concepcion, dit man begifvit sig för att med något hemvändande fartyg finna lägenhet för det i Peru förvärfvade silfret.1 Den 4 dec. 1715 ankom fartyget till Callao och beredde v sig där att anträda färden till Kina, men fick kontraorder af rederiet.2

Om »la Laurette» har jag ej funnit någon annan uppgift, än att den befann sig i Callao d. 23 okt. 1715 färdig att afresa till Kina,3 och om »le Dauphin», kapten du Sandrais, som i april 1715 anlände till Chile från Frankrike,4 att detta fartyg anträdde nämnda färd från samma ställe d. 5 jan. 1716.5

Något mera veta vi om »le Saint François» från Saint Malo, kapten Joaquin d'Arquistade, antagligen en frände till den förut omtalade befälhafvaren på »le Patriarche» från Nantes.6 Emellertid känna vi mindre om dennes resa till Kina än om en geografisk upptäckt, som af honom gjordes på Eldslandet och hvarför jag här skall redogöra.

Sedan fartyget år 1714 afseglat från Frankrike, hade man de första dagarna af april följande år passerat Kap Horn, då en häftig storm hotade att kasta skeppet på Eldslandets ogästvänliga kust. Till all lycka varseblefs mellan tvenne uddar, af hvilka man höll den ena för Kap Horn, en bred inskärning i landet och på dess västra sida en af höga berg omgifven bukt, i hvilken man kunde kasta ankar. Härifrån gjordes under de följande dagarna åtskilliga exkursioner, hvarvid man fann öfvergifna hyddor och lämningar af infödingarnas måltider. Vid bukten, som benämndes Anse Saint Joaquin, lät kaptenen uppresa ett stort träkors, på hvilket inristades namnen på skeppet, officerärne och matroserna. Då förste löjtnanten, M. Butler, tyckt sig finna, att i vikens inre öppnade sig en passage mot väster till öppna hafvet, försökte man segla ut denna väg, men fann densamma stängd af land och fällde därför å nyo ankar i en bukt, hvaråt gafs namnet Anse Saint Bernard. Här träffade man en trupp infödingar, med hvilka man sökte meddela sig genom tecken; det enda man häraf trodde sig förstå var, att de dyrkade solen, ty då kaptenen pekade på denna, visade de medelst gester på landet rundt omkring, »hvarigenom

1 Frezier, Relation, b. 45, 81, 256.

* »Le voyage a été rompu par les associés, qui ont manqué» (Dubocage, hand-akr. journal i Dép. de la mar.).

3 Dubocage, journal.

4 de la Barbinais le Gentil, anf. arb. T. 1, s. 38.

6 Dubocage, journal.

• Jfr ofvan sid. 63.de ville utmärka, att denna himlakropp är härskare öfver allting». Då vinden slutligen blifvit gynnsam, seglade man d. 19 april ut ur viken, som efter fartyget kallades Baie Saint François, och fortsatte vägen mot väster till Chiles kuster.

Upptäckten af denna nödhamn, som syntes vara af betydelse för sjöfarten i dessa farliga trakter, uppmärksammades vid fartygets hemkomst, och en berättelse därom uppsattes af M. le Demaine Godalles, »hydrographe ordinaire du roy» i Saint Malo.1 Den inlades också på sjökorten, men på grund af kaptenens oriktiga mening om Kap Horns läge bief Baie Saint François förlagd öster om L'Hermite-ön i st. f. mellan denna ös västra udde och det 8. k. Falska Kap Horn på Hardy-halfön. Detta misstag observerades redan af kapten Fitz-Roy, 2 som år 1834 kartlade de hittills okända delarna af södra Eldslandet, men till sin fulla rätt har kapten d'Arquistades upptäckt först kommit genom de noggranna undersökningar, som 1882—83 utfördes af officerarne på fregatten »la Romanche» under den franska Kap-Horn-expeditionen ; sedan denna tid hafva de år 1715 af franska sydhafsfarare gifna namnen återfått sin rätta plats på kartorna; äfven en Baie d'Ar-quistade bevarar nu här åt eftervärlden den förste upptäckarens minne.

Y i återfinna sedermera »le Saint François» i Arica, dit far-tyget, efter några månaders vistelse i Concepcion, anländt i februari 1716. Denna uppgift framgår af ett bref, skrifvet från nämnda stad d. 5 febr. detta år och tryckt i tidskriften Le nouveau Mercure för januari 1717 (s. 154—167). Kaptenens namn nämnes här lika litet som

brefskrifvarens, men att den senare befunnit sig på det ifrågavarande fartyget framgår ovedersägligt af hans meddelande om, att man på Eldslandet besökt »en hamn, som efter skeppets namn kallades Baie Saint François», och att i närheten däraf upptäckts några öar, »hvilka vi uppkallade efter vår kapten». I brefvet säges vidare, att man hade för afsikt att segla till Kina och därifrån öfver Ostindien taga vägen till Frankrike, och detta bekräftas af M. Dubocage, som d. 8 mars 1716 fann »le Saint François» i Arica färdig att anträda den nämnda resan. Senare anlöp-tes Pisco, där kaptenen fick veta, att vicekonungen utsändt ett örlogsfartyg för att gripa och straffa honom för hans deltagande * *

1 Berättelsen med därtill hörande karta (flg. 49) är efter originalet i Dépôt de la marine återgifven af M. de Carfort i Mission scientifique du Cap Hom 1882— 1883, T. 1: Hist. du voyage, Paris 1888, s. 266—271.

* Se Narrative of the surveying voyages of H. M. Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, Lond. 1839, Vol. 1, s. 433; Vol. 2, s. 122 noti den förbjudna handeln, hvarför han gick till hafs utan att vidare återvända till Perus kust.1 Det är alltså antagligt, att också M.

~ f^Oou-ta^^nümrJrmk

ó- tian, ¿•taruTiym.fu&fbåSQnseA

4-9. Karta öfver Baie S:t François.

Af J. d’Arquibtade.

Efter Mission scient, du Cap Hom 1882—83.

1 Ricardo Cappa, Estudios críticos acerca de la dominación Española en América, XI, Madrid 1894, s. 208.d’Arquistade bör räknas bland världsomseglarne, men om hans färd i öfrigt känner jag ej annat, än att han år 1717 återkom till Frankrike.

Den anonyme brefskrifvaren från Arica berättar, att vid hans ankomst till Peru där funnits inemot 40 franska fartyg, men att vid brefvets afgång knappt 15 lågo kvar; af de öfriga hade några» sedan de sålt sina laster å tout prix, begifvit sig till Kina; återstoden hade återvändt till Frankrike. Härigenom ges en antydan om andra, nu okända Kinafarare; möjligen har en af dessa varit en M. Gardin, som enligt M. Le Gen til1 uppehållit sig länge på ön Hainan och om sin vistelse där ämnade publicera en berättelse, hvilken dock antagligen aldrig sett dagen.

Slutligen återstår att anföra den i Ansons resa förekommande uppgiften, att ett franskt skepp omkring år 1721 anländt från Kina till Valle de Banderas,2 men denna uppgift är möjligen i afseende å tiden oriktig och torde snarare böra hänföras till någon af de resor, för hvilka jag ofvan redogjort.

Till fullständigande af notiserna om franska färder öfver Stilla oceanen till Kina må erinras om, att åtskilliga missionärer begåfvo sig dit med de spanska galeonerna från Acapulco. Den förut nämnde pater Nyel säger, att han och hans kamrater voro de första fransmän, som, 1705, försökte denna ovanliga och egendomliga väg.3 Ar 1708 gjorde två andra franska jesuiter, Tail-landier och Bonnet, en liknande färd, sedan de året förut med ett franskt fartyg från Saint Malo uppnått Vera Cruz och därifrån öfver land begifvit sig till Acapulco.4 Antagligen voro icke dessa de enda.

1 Nouveau voyage au tour du monde, T. 3, 8. 8 not.

* A voyage round the world, b. 243; jfr ofvan sid. 256.

3 Jfr ofvan sid. 57, samt ett bref fr&n pater Nyel i Voyages de François Coreal aux Indes Occid. T. 3, Amst. 1722, s. 224.

4 Lettres édifiantes, XI recueil, 1715, s. 128. Berättelsen om galeonfärden är här ytterst knapphändig. — Bland de fåtaliga skildringarna af deltagare i dessa färder (jfr ofvan sid. 20 not 3) förtjänar nämnas en af den belgiska jeBditen Van Hamme; se: Het teven van Pater Petrus-Thomas Van Hamme, missionaris in Mexico en in China (Maetschappy der Vlaemsche Bibliophilen, 3:e Ser. N:r 14, Gent 1871, s. 76—91). Han lämnade Acapulco d. 31 mars och anlände till Manila d. 8 juli 1689, hvarifrån han fortsatte med ett kinesiskt fartyg till Kanton; hans

beättelse om resans senare del och om de kinesiska sjömännens sedvänjor innehåller åtskilligt af intresse.Sydhafsfärderna under successionskrigets sista år.

Freziers sydhafsfärd. — Hans skildringar af seder och bruk i Peru. — Tar-tanen la Sainte Barbe och upptäckter vid Eldslandet. — Skepp fr&n Rio de Janeiro till Söderhafvet. — Andra nationers afnnd öfver vinsten af sydhafshandeln. — Holländares och genuesers deltagande däri. — Engelska kapare. — Handelns bedrifvande i Chile och i Peru. — Beskattning därå for spanska statens räkning. — Marknaden öfver fy lid.

I det föregående har jag sammanfört de af mig kända fakta angående fransmännens färder till Kina under 1700-talets två första årtionden; det återstår att redogöra för den franska samfärdseln med Chile och Peru under den sista perioden af denna samfärdsels bestånd. Jag måste därvid gå något tillbaka i tiden, men vill däremot ej vidare, annat än i undantagsfall, redogöra för enskilda resor, dels emedan dessa i allmänhet erbjuda föga intresse, dels och hufvudsakligepi därför att resornas stora antal förbjuder ett närmare ingående på desamma.

En af dessa färder bör dock ej förbigås med tystnad; det är den som företogs af den franske ingeniörofficeren Frezier, hvars namn jag förut så ofta haft anledning att åberopa. Hans reseberättelse är utan jämförelse den mest betydande af alla, med hvilka vi här sysselsatt oss. Han ger en ingående och högst läsvärd skildring af kulturtillståndet i de sydamerikanska kolonierna på hans tid, redogör för deras styrelseform m. m. samt ägnar en särskild uppmärksamhet åt produktionen af de ädla metallerna, hvilka gåfvo dessa kolonier deras egentliga betydelse för moderlandet och till dem lockade hans egna landsmän i ständigt växande skaror. I vetenskapligt afseende hafva väl pater Feuillées observationer haft större vikt, och såsom underhållande läsning taga stundom M. de la Barbinais Le Grentils skildringar priset, men i ofvanberörda hänseenden är Freziers arbete en källa, hvars tillförlitlighet synes höjd utom allt tvifvel, trots de gensagor, som där-emot gjorts af den nämnde i sin egen kärlek sårade patern.1 Emellertid kan jag ej här, huru frestande det skulle vara, ingå på en närmare redogörelse för det myckna af intresse, som M. Frezier har att meddela, utan måste inskränka mig till en kortfattad framställning af hans egen färd2 och hvad han i sammanhang därmed berättar om de företag, hvilkas historia jag gjort till ämne för mitt arbete.

Anledningen, hvarför Frezier anträdde den långa resan till Sydhafvet, var, enligt hans egen uppgift, utom en sedan ungdomen närd lust att lära känna främmande länder, hans önskan att bidraga till navigationskunskapens utveckling och kartväsendets förbättring; därjämte ville han studera de fjärran ländernas naturprodukter och handel, deras styrelse och försvarsanstalter samt seder och bruk hos nå väl den invandrade som den ursprungliga befolkningen. Hans studiefärd kan sägas haft en viss officiell karakter, då han för densamma erhöll ledighet från sin militära befattning ocb efter hemkomsten fick mottaga en penningebelöning af Ludvig XIY, som också uttalade sitt höga välbehag med resans resultat. Däremot synes han ej ha varit ekonomiskt intresserad i sydhafshandeln.

Frezier embarkerade i Saint Malo på »le Saint Joseph», ett fartyg om 36 kanoner och 135 mans besättning, under befäl af M. Duchéne Battas; redarne voro MM. Vincent och M. Duhamel. Den 23 nov. 1711 afseglade man i sällskap med ett mindre fartyg, >la Marie», kapten du Jardais Daniel, hvilket under färden skulle tjäna som proviantskepp, och anlöpte först den närbelägna Baie de la Frenoy för att där afvakta gynnsam vind. Uppehållet blef långvarigt: efter några mindre haverier och sedan fruktan för engelska kapare tvungit kaptenen att återvända till Saint Malo, kunde man först i början af januari 1712 åter gå till segels. Genom skickliga manövrer lyckades man undvika de fientliga kryssare, som sedermera flera gånger kommo i sikte, och efter korta uppehåll vid Kap-Verde-öarna och den brasilianska ön S:ta Catharina, på hvilka båda ställen det franska skeppets uppträdande väckte stor förskräckelse hos befolkningen, nåddes farvattnen vid Kap Horn i slutet af maj. Man befann sig alltså i dessa trakters vinter och led oerhördt af mörker, kyla och storm, som hotade att kasta de båda fartygen tillbaka och tvinga dem att öfvervintra i La-Plata-fioden. »Jag jämförde, säger författaren, lugnet af det * *

1 Jfr ofvan Bid. 116 ff.

* Denna är utmärkt & den bifogade kartan, fig. 50'aKI s

' ‘àti?ra/tar-,

Tcvterif

___ ^

rujuc

ÏMERIÔU

Me&jqjo ¿vz<sjr .,

n niXAsj £ I

CARTE RED VIDE.p our UnteUigcnce du Voyage do la j\\.cr du Sut?. ouSont marquez,

tes lieux dont il est parle da»u cette Relation.et les R otites p our aller et

premier Méridien aparv.d'oulon Compte vneLongitude courbes

auec des ChtfresR omains Montrent la Progression de la Variation de ¿.en au N

dessus delaLigne 00. rtu«NE au desous de la m

x/ ortie de idlmerùfue Septentrionale

RrfaiT Europe

Cbtanc

. ^rester Jtujcn tous Or B. 'du. K oy

50. Karta utvisande A. F. Frezlere resa till Söderhafvet 1712—14-.eländigaste lif på land med fasorna ombord på ett skepp under storm; det bärliga maj vädret i Europa med dessa dunkla dagar, som blott varade sex timmar och som knappt skänkte oss mera ljus än en klar natt; de blomsterprydda fältens skönhet med de fasliga vågorna, hvilka reste sig höga som berg; den ljufva hvilan på en grönskande gräsmatta med den oupphörliga rullningen, under hvilken man hvarken kunde stå, sitta eller ligga och som sedan mer än en månad oupphörligt plågade oss» — och han söker trösta sig med citat från den hafvet så litet älskande Horatius. Mot all förmodan blef dock vinden under några dagar gynnsam och förde de båda skeppen lyckligt rundt Amerikas sydspets.

»La Marie» inlöpte i Yaldivia och anlände först senare till Concepcion, där »le S:t Joseph» kastat ankar den 18 juni 1712. Denna stad hade sin egentliga betydelse för de franska sjöfararne genom den omgifvande traktens rika tillgång på säd och boskap, som togs i anspråk för proviantering under så väl bort- som hemresorna. Oidoren på platsen tillät också utan minsta svårighet kaptenen på »le S:t Joseph» att förse sig med det nödvändiga, men affärerna i öfrigt gingo klent, ty tre andra fartyg, med hvilka man här sammanträffade, hade redan försett stadens invånare med den ringa kvantitet handelsvaror, hvaraf de voro i behof. Från presidenten i Santiago, den ofvannämnde TJståriz, hvilken tycks ha fått ett af sina ryck af laglydighet, anlände visserligen befallning, att de franska skeppen inom fyra dagar skulle lämna hamnen, men härvid fästes intet afseende, utan man fortsatte i lugn sina bestyr till d. 30 augusti, dä »le S:t Joseph» afseglade till Val-paraiso. Äfven här befunnos handelskonjunkturerna synnerligen dåliga till följd af uppsjö på europeiska varor, hvarför man beslöt att afvakta gynnsammare tider.

Uppehållet begagnade M. Frezier för att göra en utflykt till Chiles hufvudstad Santiago. Dock vågade han ej af presidenten begära den härför nödiga tillåtelsen, af fruktan att hans befattning som ingeniörofficer skulle föranleda hans häktande, ett äfven-tyr som af än mindre anledning drabbat flere af hans landsmän, utan han föregaf sig blott ämna besöka staden »en passant» på väg till Concepcion i sällskap med en fransk kapten, som förvärf-vat presidentens vänskap genom den vidsträckta kredit han lämnat honom. »Man skulle kunna fråga, tillägger Frezier, hvarför man så illa behandlar de fransmän, som komma till Santiago, och skälen därtill äro tvenne, dels att de spanska lagarna förbjuda främlingar allt tillträde till kolonierna vid Sydhafvet, dels och förnämligast att köpmännen i staden, till hvilka äfven presidentenbör räknas, klaga öfver att fransmännen ditföra

handelsvaror, som de utbjuda till lägre pris än i butikerna, hvarigenom kommersen fördärfvas för de inhemska.»

Vistelsen i Santiago blef dock ej så långvarig, som Frezier afsetf. Under en sammanstötning i Concepcion mellan en fransk skeppsbesättning och kustvakterna hade en spanior blifvit dödad och ett franskt magasin plundradt af pöbeln; till följd häraf hade alla fransmän i staden blifvit häktade, och då en fransk officer afsändes för att med anledning häraf begära rättvisa hos presidenten, fanns skäl att befara ett liknande utbrott i Santiago af befolkningens hat mot främlingarna. Frezier beslöt därför att ej afvahta den dom, som audiencian komme att fälla öfver hans landsmän — den stannade vid 9,000 piaster i böter — utan begaf sig på återväg till Valparaiso och gjorde därvid en afstickare för att studera guldgrufvorna vid Tiltil, där den ädla metallen vanns ur en hård bergart, som sönderdelades i krosskvarnar och behandlades enligt amalgamationsprocessen med kvick silfver. Senare besökte han också det i närheten af Valparaiso belägna Palma, där guldet erhölls genom vaskning. Produktionen var dock på båda dessa ställen ringa, hvaremot rika guldfyndigheter nyligen blifvit anträffade annorstädes i Chile, hvilka åter stadgat detta lands rykte såsom en af de förnämsta produktionsorterna för guld, då däremot silfret företrädesvis vanns i Peru.

Under de åtta månader, som Frezier tillbragte i Valparaiso, voro handel skonjunkturerna för de dit anlända franska fartygen synnerligen ofördelaktiga. Förgäfves föregaf man sig vilja sända ett af dem till Peru för att förmå de inhemska köpmännen att bjuda högre pris, och med lika liten framgång ingingo tre af de franska kaptenerna sinsemellan en öfveren skommelse, som stadgade en plikt af 50,000 écus för den, som sålde något under en viss pristaxa. Då emellertid den annalkande vintern gjorde Valparaisos redd osäker, måste »le Saint Joseph» d. 11 maj 1713 afsegla därifrån för att i Coquimbo uppsöka en tryggare öfvervintringsort. Frezier medföljde på denna resa, men då han ej ville onyttigt förnöta sin tid på ett intresselöst ställe, inskeppade han sig här på ett spanskt fartyg, som skulle föra spannmål till Callao och på vägen dit besöka åtskilliga af de s. k. »puertos intermedios». Under seglingen höll man sig tätt intill kusten, hvarigenom Frezier fick tillfälle att nära lära känna densamma och däraf gifva en noggrann be-8krifning; men härmed följde ock, att färden högeligen fördröjdes genom stiltje. Då den spanska kaptenen och hans besättning genomgått en nio dagars fasta utan att få vind, förtömades han

Ytner. i3. 23så på de omedgörliga helgonen, att han förklarade sig ej mera skola bedja till dem; i stället upphängdes bilden af den heliga jungfrun på masten, under hotelse att hon skulle få förblifva där, tills bönhörelse följde.

Omsider anlände man till Arica, den förr betydande ort som varit utgångspunkt för den s. k. »armadilla», den flotta som fraktat det i landets bergverk vunna silfret till Panama. Då, såsom förut nämnts, på Freziers tid galeontrafiken mellan Spanien och Västindien så godt som afstannat och till följd häraf äfven silfver-transporterna på Stillahafssidan upphört, hade staden Arica förlorat sin forna betydelse; på grund af närheten till grufdistrikten hade i stället denna plats och det närbelägna Ilo blifvit en af hufvudorterna för de franska sjöfararnes olofliga export af den ädla metallen. Frezier använde därför sin månadslånga vistelse i staden att närmare studera den peruanska silfverproduktionen, hvar-af han ger en intressant och utförlig skildring. Då han emellertid icke själf hade tillfälle att besöka grufvorna, inskränker sig denna skildring väsentligen till en redogörelse för de metallurgiska processerna, hvaremot man måste beklaga, att vi af denna anledning ej från hans penna fått någon framställning af det brokiga och egendomliga lif, som utvecklat sig vid de peruanska bergverken, särdeles vid Potosi, där visserligen på denna tid gruf-driften var stadd i starkt aftagande, men som dock ännu var världens rikaste silfvergrufva.1

Den 8 augusti 1713 afreste Frezier från Arica med ett litet franskt fartyg, under befäl af en M. de Russt. Samma dag publicerades ett af de oupphörligt återkommande påbuden, att alla fransmän skulle lämna landet, vid äfventyr af fängelse och egendoms-konflskation. Men man hade som vanligt ingen tanke på att detta borde tagas på allvar. Den franska kaptenen landade åter i det

1 Potosis silfverproduktion, flr&n grufvans upptäckt 1545 till 1850, uppskattas lägst till 1515 millioner pesos, d. v. s., om en peso sättes blott till dess nuvarande silfvervärde eller fem francs — tidigare var silfverhalten högre

— det ansenliga beloppet af öfver 7 V» milliarder francs. Andra beräkningar, grundade p& olika antaganden om storleken af de belopp, som svikligt undandrogos beskattning, gifva vida högre summor. Se A. Soetbeer, Edelmetall-Production, s. 70—76 (Peterm. Mitteil. Erg.-h. 57, 1879). — Kulturhistoriskt märkliga skildringar fr&n de peruanska gruf-vornas äldre tider läsas hos: Leopold Contzen, Potosi, Bilder u. Oeschichten aus der Vergangenheit einer siidamer. Minenstadt, Hamb. 1893 (Samml. gemeinver-ständl. wiss. Vortrflge, N. F. H. 180—181), hvarmed kunna förtjäna jämfÖraB de bilder, som M. André Bellessort uppdragit fr&n det nutida lifvet vid de i v&ra dagar mera betydande silfvergrufvorna vid Huanchaca (Chili et Bolivie, notes de voyage i Bevne des deux mondes, T. 138, 1896, s. 860—893).närbelägna Ilo, där fransmännen, såsom förut sagts, hade sitt förnämsta tillhåll. Den forna indianbyn hade förvandlats till ett nästan helt och hållet franskt samhälle, men det vore dock, säger Frezier, att göra orten alltför stor heder, om man kallade den en stad. Den hade emellertid för fransmännen betydelse ej blott som den förmånligaste platsen för utbyte af de importerade varorna mot grufdistriktens ädla metaller, utan äfven som en mycket anlitad pro vian terings- och förfriskningsort. Vattnet var visserligen under sommaren dåligt — man tillskref dess ohälsosamma beskaffenhet en epidemi, som 1713 bortryckte mer än hälften af de där förankrade franska skeppens besättningar — men olja, socker och frukter förefunnos i ymnighet, och tillgången på bränsle var riklig, ehuru skogen blifvit så hårdt medtagen af det franska sjöfolket, att man fick begifva sig en hel lieue inåt landet för att hugga ved.

Vid Arica och Ilo kom Frezier att fästa sin uppmärksamhet äfven vid de forntida graffälten, hvilka förefinnas flerstädes på den peruanska kusten, och som i våra dagar, särskildt vid Ancon, blifvit närmare studerade af tyskarne Reiss och StObel. Angående dessa grafvar har Frezier råkat få en egendomlig missuppfattning. Han antar nämligen, att de gamla peruanerna här begraft sig lef-vande med sina familjer och tillhörigheter, och detta skulle ha skett, då de på flykt undan sina spanska förtryckare funnit sig hejdade af hafvet.1 Spaniorerna ville visserligen ej i allmänhet erkänna detta senare, utan ställde det egendomliga grafskicket i samband med indianernas soldyrkan, men att de döda verkligen begrafts lefvande fann Frezier bekräftadt af mumiernas utseende; en närmare undersökning af dessa skulle naturligtvis genast ha undanröjt en dylik villfarelse.

I Ilo bytte den franske resanden ännu en gång fartyg och fortsatte härifrån förden med den förut nämnda Kinafararen »le Solide», kapten de Raouennb. Med denne besökte han först Pisco, om hvars förmåner såsom handelsplats förut är taladt.2 Äfven Frezier vet berätta, att fransmännens besök härstädes ofta föranledde ditsändandet af en särskild domare för att hindra smugglingen och den olofliga exporten af silfver i piftas. I öfrigt användes vistelsen på platsen till inhämtande af hvarjehanda underrättelser, dels om själfva Pisco och dess närmaste omgifningar, * *

1 En liknande förklaring erhöll äfven Fenillée af några apaneka andlige från Cnsco, men han fann traditionen stridande mot framställningen hos historieskrif-varen Garcilasso de la Vega (Journal, T. 2, s. 635). Fenillée undersökte själf en indiangraf vid Ilo, hvaraf han ger en ganska god beskrifning (ibid. s. 627—620).

* Se ofvan sid. 800.dels om längre in i landet belägna orter, b vilka hade sin utfarts-väg öfver Pisco. Bland dessa omnämnes särskildt Huancavelica, hvars på denna tid utomordentligt rika, nu däremot uttömda kvick-silfvergrufva ensam förmådde förse hela Peru med allt för guld-och silfverproduktionen behöfligt kvicksilfver. Därför var också dess bearbetande underkastadt särskilda bestämmelser: grufvan ägdes visserligen af enskilda, men dessa voro vid strängt straff ålagda att sälja hela afkastningen till kronan för visst pris, och när en bestämd kvantitet var vunnen, stängdes grufvan, så att kronans försäljningspris ständigt måtte kunna upprätthållas. Om Frezier själf besökt platsen, hade han antagligen kunnat upplysa oss om, huru dessa bestämmelser, liksom andra dylika, kringgingos och gåfvo anledning till underslef af fala funktionärer. Såsom ögonvittne fick däremot Frezier tillfälle att skildra de festligheter, som af befolkningen i Pisco firades till ära åt Nuestra Señora del Carmen. De teaterföreställningar, tjurfäktningar och maskeradupptåg, som med anledning häraf pågingo en hel vecka, erbjödo en egendomlig blandning af det heliga och det profana samt väckte svår anstöt hos de europeiska åskådarne; Frezier fann däri anledning till en ej oberättigad jämförelse med medeltidens narrfester, men ådrog sig härigenom skarpa förebråelser af pater Feuillée, som under den förut omtalade polemiken förklarade, att »för en usel författare hvarje öfverdrift är välkommen, om han därmed kan färglägga sitt arbete».

Den 21 sept. afseglade Frezier från Pisco, fortfarande med M. de Raguenne's fartyg, och anlände efter ett par dagars färd till Callao. Såsom ingeniörofficer har han här i främsta rummet fäst sin uppmärksamhet vid befästningarna, hvilka, ehuru de ansenligaste i Peru, befunno sig i ett tillstånd af stort förfall; författarens farhågor, att de en gång skulle helt och hållet förstöras af hafvet, vunno en alltför bokstaflig bekräftelse vid den förfärliga jordbäfningen 1746, då hela Callao med fästningsverk, kyrkor och hus totalt bortspolades af en flodvåg, och af den till nära 5000 personer uppgående befolkningen endast omkring 200 undkommo med lifvet.

Det besök, som Frezier aflade i det närbelägna Lima, har gifvit honom anledning till en utförlig framställning af vice-konungadömets styrelse och dess invånare i socialt och sedligt af-seende. Fördomsfritt och skarpt tadlar han så väl ämbetsmännens egennytta och besticklighet som presterskapets okunnighet och sedeslöshet. Särdeles läsvärd är hans skildring af de spanska kreolernas seder och bruk, hvilken skildring därför ännu citerassåsom en af de viktigaste källorna till kännedom af dessa förhållanden nnder den spanska tiden.1 Hvad som häraf för här förevarande ämne förtjänar framhållas är den oerhörda lyx, särdeles i kläder, som var rådande i landet. Kvinnorna styrde nt sig i siden, spetsar, guld- och silfvertyg, och prunkade ofta med juveler till ett fabelaktigt värde; äfven männens dräkt var i allmänhet af siden. Medelpunkten för denna lyx, hvarpå exempel vittnande om vansinnigt slöseri och barbarisk praktlystnad flerstädes anföras, var landets hufvudstad, Lima Frezier säger, att invånarnes utgifter förr ofta uppgått till mer än 6 millioner écus om året, men på hans tid måste detta belopp väsentligt reduceras, ty dels hade fransmännens handel betydligt sänkt prisen på lifsfömödenheter och lyxartiklar, dels hade denna handel dragit rörelsen till andra orter, och Lima vore därför nu en fattig stad mot hvad det förr varit. Att afvogheten mot främlingar i allmänhet skulle riktas särskildt mot fransmännen var därför ej underligt, i synnerhet som de handelsspekulationer, hvari många af landets betydande män genom dem blifvit inledda, i flera fall slagit särdeles illa ut. Hatet mot fransmännen hade också inverkat på befolkningens känslor mot den nye konungen, Filip V, men på Freziers tid hade sympatierna för denne börjat blifva mera allmänna, och om äfven hans medtäflare om tronen fortfarande räknade anhängare i kolonierna, så hade dessa aldrig gripit till vapen för pretendentens sak.

Freziers vistelse i Lima blef ej långvarig; hans permission nalkades sitt slut, och han måste begagna första tillfälle att återvända till Frankrike. Ett sådant yppade sig med skeppet >la Marianne» från Marseille, kaptén Pisson, hvilken afseglade från Callao d. 10 okt. 1713 och anlände till Concepcion d. 12 nov. Genom ett spanskt fartyg, som anlände från Callao några dagar senare, fick man underrättelse, att fred blifvit sluten mellan de krigförande makterna, och antagligen var det med anledning häraf som kort därefter ett nytt påbud utfärdades om att alla främlingar med två dagars frist skulle lämna landet.8 Det oaktad t samlades i Concepcion under de tre månader, som Frezier dröjde därstädes, ej mindre än femton franska fartyg med tillsammans omkring 2600 mans besättning. Af fruktan för denna ansenliga

1 Se: E. W. Middendorf, Peru. Beobachtungen und Studien Über das Land und seine Bewohner, Bd. 1, Berlin 1893, s. 130ff.; Barbos Arana, anf. arb. T. 5, s. 627.

* Denna befallning grundade sig på en kungörelse af presidenten Ustäriz, da* * terad d. 20 nov. 1713; dess lydelse, nära öfverensstämmande med andra p&bnd af samma slag, anföres af Barros Arana (T. 5, s. 506}.styrka vågade corregidoren på platsen ej gifva kraft åt utvisningsordern, men han begagnade hvarje tillfälle att chikanera så väl officerare som besättningar. Så afhögg man hasarna på hästarna under fransmännens promenadridter utanför staden, och hvarje liten polisförseelse togs till förevändning att arrestera dem; corregidoren don Juan Antonio, »en liten uppklädd knodd»,1 skröt också offentligt öfver den nesliga behandling han låtit en fransk officer undergå och de än mer skymfliga straff han hade i sinnet att tillämpa, så fort ett liknande tillfälle å nyo yppade sig. Ett sådant inträffade, då en officer på det franska skeppet »le Saint Esprit» nedstuckit en spanior under en tvist. Fransmannen blef med anledning häraf fängslad och dömd till döden, och corregidoren tillbakavisade hårdnackadt alla anbud, som gjordes för att rädda honom; då skeppet stod i begrepp att afsegla, måste den dömde lämnas åt sitt öde. Frezier, som samtidigt afreste från Concepcion, fick dock sedermera veta, att några personer förklädda till munkar mutat vakterna och befriat delinkventen ur fängelset.

Den 19 febr. 1714 afseglade Frezier med »la Marianne» från Concepcion i sällskap med tre andra franska fartyg. Trots öfver-enskommelsen om gemensam hemresa, öfvergåfvo dock snart dessa senare den mindre välseglande kamraten. Under bemödanden att åter uppsöka det förlorade sällskapet styrde »la Marianne» ända till 58° 40' sydl. lat. och fick där, d. 13 mars, sikte på ett 200 fot högt isberg, som man först tog för en dittills okänd ö; kort därefter varsnades ett än större isberg, hvars utsträckning man i den rådande dimman ej kunde bestämma, men en gynnsam vind förde snart skeppet ur detta farliga grannskap. Efter uppehåll i Bahia och vid Azorerna återkom »la Marianne» lyckligt till Marseille d. 17 aug. 1714.

• *

*

Frezier hade under sin resa ej kommit i tillfälle att göra någon geografisk upptäckt; de rättelser å kartorna, som han, jämlikt sin resplan, fastställde, voro mindre betydande, om de ock ej voro så värdelösa, som hans antagonist, pater Feuillée, vill låta påskina. Däremot hafva vi honom att tacka för att underrättelser om några upptäckter, gjorda af andra franska sydhafsfarare, blif-vit bevarade. I sådant afseende har jag redan förut2 citerat Freziers

1 »Don Ignacio Antonio dbl Castillo, en sträf och högdragen man», enligt Barros Arana.

* Se ofvan sid. 67.meddelanden om några af hans landsmäns bidrag till kännedomen om Falklandsöarna; återstår att omnämna en upptäckt, som hänför sig till Eldslandets geografi.

Redan tidigt hade de franska sydhafsfararne, såsom förut framhållits, öfvergifvit försöken att genomsegla Magelians sund och valt den snabbare och säkrare, om ock långt ifrån ofarliga vägen rundt Kap Horn, hvilken, tack vare deras ortbestämningar och nautiska anvisningar, sedermera blef den allmänt antagna för segelfarten mellan de båda oceanerna. Till den enda från sydhafs-trafikens senare tid kända färden genom Magellans sund anknyter sig den upptäckt, som här är i fråga. Frezier berättar nämligen, att ett litet fartyg, en s. k. »tartane», vid namn »la Sainte Barbe» under befäl af M. Marcand, år 1713 inträngt i sundet, antagligen emedan det ej var nog stort att uthärda stormarna vid Kap Horn, särdeles midt i vintern, ty det var under denna årstid som resan inföll. Den 25 maj kl. 6 på morgonen lättade fartyget från Baie Elisabeth, och då man tog den vanliga farleden för en flodmynning, styrdes mot sydväst mot en ö, Ile Dauphine, hvarefter man inom kort befann sig i en bred kanal, i hvilken man mot söder ej upptäckte annat än små skär och bränningar. Då kaptenen häraf fann, att han tagit miste om vägen, gick han till ankars i en liten bukt för att i båt närmare undersöka farleden. Följande dag fortsatte man, gynnad af vind och ström, mot söder och nådde på tredje dagen öppna hafvet i närheten af en större ö, hvars sydöstra udde benämndes Cap Noir. Två mycket höga klippöar — Tower Rocks på nutida kartor — betecknas som ofelbart igenkänliga inseglings-märken till den nya farleden, som ännu i dag efter upptäckarens fartyg benämnes S. Barbara-kanalen. Frezier antar det vara möjligt, att denna kanal vore identisk med det sund, som på Delisles karta af 17031 kallas »Détroit nommé Jeloucheté par ceux du pais», men anför också skäl för tillvaron af två skilda sund, och öfver-ensstämmande härmed är teckningen på d’Anvilles karta öfver Sydamerika af 1748. I själfva verket finnes öster om S. Barbara-kanalen en passage, som på nutida kartor kallas Cockburn Ohannel, men huruvida det är denna som afses med Jeloucheté-sundet kan med ledning af de äldre kartorna ej afgöras.2

För öfrigt veta vi intet annat om tartanen »la Sainte Barbe» och dess kapten, än att detta fartyg i jan. eller febr. 1714 an- * *

1 DesB titel se ofvan sid. 87 not 2.

* »La Sainte Barbes» kurs är ntlagd på Freziers karta öfver Eldslandet (fig. 2 å sid. 66 här ofvan). Reseberättelsen öfverensstämmer väl med denna karta, menlände till Concepcion från Valparaiso.* 1 Än mindre är bekant om den »Sieur Clément», som, enligt en anteckning å Freziers karta, år 1712 skall ha iakttagit ett vulkanutbrott å Eldslandet. Då ingen vulkan finnes i dessa trakter, bar iakttagelsen berott på en synvilla, antagligen förorsakad, såsom bevisligen i andra liknande fall, af en snöstorm på någon af de höga bergstopparna.

* *

*

Vi ha af det föregående sett, att den franska sydhafshaudeln på jämförelsevis kort tid antagit storartade proportioner. Bestämda data saknas visserligen för angifvande af resornas antal, importens och exportens belopp, men alla tillgängliga källor vittna enstämmigt om rörelsens utveckling under de år densamma mer eller mindre Öppet gynnades af de franska myndigheterna. Sydamerika hade blifvit en af de förnämsta afsättningsorterna för Frankrikes industriprodukter, och äfven från andra länder förde franska fartyg varor till denna synnerligen förmånliga marknad. 1 september 1711 hade den berömde korsåren Duguay-Trouin eröfrat, plundrat och brandskattat Bio de Janeiro, och hela det rika byte, som där förvärfvades, ansåg man sig ej med fördel kunna afsätta i Europa, hvarför några af den segerrika eskaderns fartyg afsändes till Chile och Peru, där man hoppades kunna göra mera lysande affärer.2 3 Ett af dessa fartyg var »la Concorde», kapten Pradel Daniel från Saint Malo, hvars tillämnade, men afbrutna resa till Kina förut omtalats. Det andra var »Nôtre Dame de l'Incarnation», ett af de 40 portugisiska fartyg som eröfrats i Rio, och som för färden till Söderhafvet ställdes under befäl af en annan kapten från Saint Malo, M. Brignon. Det sistnämnda skeppet såldes sedermera till vicekonungen i Lima för 10,000 piaster, ett pris, som enligt Fre-zier var oskäligt lågt och ej kunnat af tvingas säljaren, om ej vicekonungen samtidigt förnyat förbudet för enskilda att köpa främmande fartyg.8 Oaktadt denna oförmånliga skeppshandel och en

däremot ganska illa med de moderna sjökorten. Baie Elisabeth ligger ej midt emot kanalens mynning, ntan omkring 15 min. västligare; >la rivière dn Massacre», enligt A. de Cobdova {Ult, viage, s. XVI) identisk med Batchelor River, har näppeligen knnnat misstagas för hufvndfarleden i sundet: Cap Noir är sydvästra, ej sydöstra udden af ön med samma namn. Om öfverallt i Freziers text väster utbytes mot öster och tvärt om, beredes någon möjlighet att försona densamma med de faktiska förhållandena.

1 Frezieb, Relation, b. 256.

* J. Poulain, Hist. de Duguay-Trouin, Paris 1886, s. 133; Barros Arana, anf. arb. 5, s. 505. i

3 Frezieb, Reldtioni s. 173.förlust af 590,000 livrés, som sydhafsfararne lidit genom beviljad kredit, skall deras företag väsentligt bafva bidragit till det ekonomiskt lyckliga resultatet af Duguay-Trouins expedition, hvilken, såsom andra kapareföretag, helt ocb hållet bekostats af enskilde.1 * *

Den betydande vinst, som Frankrike skördade af sydhafehandeln och som af kringlöpande rykten öfverdrefs och förstorades, lockade äfven andra nationer och utgjorde för landets fiender en källa till afund. Att i Holland planer varit å bane att deltaga i trafiken är förut antydt,* men så länge kriget varade, voro naturligtvis holländare och engelsmän helt och hållet uteslutna från den samfärdsel med Spaniens kolonier, som enligt gällande lagar ej ens stod öppen för detta lands bundsförvanter. Däremot är det bekant, att genueserna sände skepp under fransk flagga till Söder-hafvet: Frezier berättar, att en af de ofta återkommande utvisningsorder, som utfärdades mot främlingarna i Chile, särskildt var riktad mot sju fartyg, hvilka sades vara utrustade i Marseille för genuesisk räkning.8

Att Frankrikes fiender genom kaperier sökte efter förmåga skada den sjöfart, hvari de ej själfva kunde taga del, är också förut flerstädes omtaladt. Utom Dampier och Woodes Rogers torde dock ej mer än en engelsk kapare hafva inträngt i Stilla oceanen; denne, hvars namn ej är bekant, skall i juli 1713 hafva kapat ett spanskt fartyg lastadt med socker utanför Guayaquil och armerat prisen med hälften af sin besättning, men strandade sedan på Perus kust, hvarför ett af vicekonungen till hans förföljande utsändt fartyg ej påträffade mer än två eller tre man af besättningen.4 En invasion i större skala, som 1711 skall hafva planlagts i England på anstiftan af markis de Corpa, en öfver-löpare till ärkehertig Carls parti, blef ej satt i verket, men väckte i Chile stor uppståndelse samt föranledde där, utom en del försvarsåtgärder, konfiskation af anstiftarens ägodelar och förföljelser mot hans anförvandter, bl. a. mot hans farbror, den förre presidenten i Chile Ibanez.5 6

1 Ch. Cunat, Saint-Malo illustré par ses marins, Hennes 1857, s. 236.

9 Se ofvan sid. 61.

9 Relation, sid. 256.

4 Freziek, Relation, s. 153, 161. — Pater Ricardo Cappa uppger (Estudios

criticos, XI, s. 206), att det mot kaparen utsända skeppet var ett för ändamålet förhyrd t franskt fartyg, >la Santa Rosa» under befäl af M. San Juan ; de af honom tagna fångarna afrättades på stora torget i Lima. Under en senare expedition dref han på flykten den andra kaparen, »el Principe Eugenio», som vid Mexicos kust greps af ett spanskt fartyg och hvars besättning undergick ett liknande öde.

6 Barros Arana, anf. arb. 5, s. 529—537.Huru fransmännens handel betraktades af de spanska ämbetsmännen ocb koloniernas invånare framgår tillräckligt af det föregående. Bådas intresse sammanstämde i att gynna densamma, och intet bevisar bättre styrelsens fullständiga vanmakt gent emot detta intresse än de kungliga cédulas, som nästan hvarje år, stundom flere gånger årligen, utfärdades för att förnya förbuden mot den olofliga samfärdseln ocb skärpa straffen för de oupphörliga lagöfverträdelserna. Vicekonungen i Lima ocb presidenten i Santiago underläto ej att kungöra de kungliga påbuden lika ofta som de förnyades, men ingen synes därvid ba fäst det minsta afseende.

Vinsten af den trafik, som man sålunda hvarken ville eller kunde hindra, gick i allmänhet odelad i enskildas fickor; i vissa fall synes man dock ej ha ansett sig kunna låta kronan blifva helt ocb hållet lottlös, ocb för att bereda den nödställda statskassan tillgångar vidtogos en del åtgärder, till hvilka hemlandets styrelse dock knappast torde ba gifvit bemyndigande, enär de uppenbart stredo mot de officiella påbuden. Det medgafs sålunda någon gång åt franska kaptener att mot en afgift till spanska kronan drifva handel på Stillabafskusten under spansk flagga; för en dylik rättighet hade M. Jacinthe Gardin från Saint Malo, som förde befälet öfver 50-kanon-skeppet »le Saint Clément» och ett mindre fartyg om 20 kanoner, enligt Frezier,1 erlagt 50,000 écus. I Callao, Limas hamnstad, blott ett par timmars väg afiägse från detta styrelsens bufvudsäte, ansågo sig också myndigheterna ej kunna fullständigt åsidosätta det offentligas kraf, då de ej funno sig föranlåtna att helt ocb hållet stänga hamnen för främlingarna, hvar-till befästningarna därstädes ocb den svaga resten af vicekonunga-dömets försummade örlogsflotta dock gåfvo dem medel i händerna. Huru handelsförhållandena i Callao voro ordnade beskrifves af vår ofta anlitade sagesman Frezier på följande sätt:* *

»Utom öfriga magasin finnes där ett, som kallas ’el administración’, bvilket tjänar till nederlag för varor från Europa. De franska fartyg, som fått tillåtelse att drifva handel i Callao, hafva ålagts att bär inlägga allt, som de föra ombord. De som anlända hit med full laddning måste betala 13 % på försäljningsbeloppen, och någon gång kräfver man ända till 16 % af' dem, som förut sålt större varumängder i andra hamnar på kusten. Dessutom har man att erlägga 3 per mille i andra afgifter till kronan och konsulatet, att ej nämna de presenter, som under hand måste ges

1 Relation, a. 113.

* Relation, a. 179.till vicekonangen och andra Rangliga ämbetsmän, hvilka icke för intet bryta mot landets lagar på en plats, där de bafva makten i sina bänder. Det är ej underUgt, att man mutar dessa penninge-hungriga funktionärer, ty de^H^Nsina sysslor blott för att rikta sig ocb bekymra sig föga om statens intressen, så fort deras egna komma med i räkningen. Visserligen kan det tyckas, att fransmännens bandel borde vara tillåten under dessa krigstider, för att tillfredsställa landets bebof af handelsvaror efter afbrottet i galeon-trafiken, men man måste också tillstå, att spaniorerna i sin fördragsamhet ådagalagt brist på omdöme ocb ett lättsinne, som skadat så väl den ena som den andra parten. Fransmännen, som blindvis kastat sig in i dessa affärer, bafva infört varor vida utöfver b vad landet förmår konsumera; marknadens öfversvämmande bar tvungit dem att sälja till alltför låga pris samt ruinerat de spanska köpmännen ocb därigenom äfven de franska för flera år framåt. Tre skepp om året, hvardera med en last af omkring en millions värde, hade varit tillräckligt för Peru, ocb Chile kan ej dépensera för mer än omkring 400,000 piaster. Om man inskränkt sig bärtill, så skulle de inhemska köpmännen kunnat göra affärer med större visshet om vinst, och ett franskt fartyg skulle ha förtjänat mera än tre nu göra — men det gagnar föga att uppehålla sig med dylika reflexioner.»

Den erfarenhet, som bär så klart framlägges, var ej förbehållen ensamt den upplyste ocb fördomsfrie ingeniörofflcern. Ingen af hans landsmän, som i affärsändamål företagit den långa och kostsamma resan till Söderbafvet, kunde undgå att inse, att vid denna tid den sydamerikanska marknaden redan var öfverfylld. Underrättelser om den ofördelaktiga vändning, som sydbafsban-deln tagit, bade också helt visst nått Europa, innan Freziers varning för öfverspekulation två år efter hans hemkomst offentliggjordes. Oaktadt man, till följd af tidebvarfvets outvecklade publicitet, ej kan vänta, att dylika varningar skulle bafva nått en allmännare spridning, så synes det som de bort bidraga till en inskränkning i de företag, hvarmed vi bär sysselsätta oss. En än kraftigare verkan i sådan riktning borde hafva medförts af de förändrade förhållanden, hvilka inträdde med det fredsslut, som ändade det tolfåriga successionskriget. Hvilka dessa förhållanden voro, ocb huru deras omedelbara följder blefvo helt andra än de väntade, återstår att framlägga i detta arbetes slutkapitel.Sydhafshandeln under den senare förbudstiden, dess

undergång.

Handelns och sjöfartens intressen nnder spanska snccessionskriget.—Englands handelstraktat med Spanien 1707. — Fredsunderhandlingarna och samfärdseln med Spaniens kolonier. — Freden i Utrecht. — Frankrike och Spanien förbinda sig att förbjuda sydhafshandeln. — Skyldighet att vid sjöfärder återvända inom sex månader. — M. Éon och hans fartyg, le S:t Jean Baptiste. — Hånga resor till Söderhafvet i trots af förbndet. — M. Bonrdas straffas för brott däremot. — Franska fartyg afsändas från utländska hamnar. — Skeppet le Vainqueur'8 sydhafsfärd. — Spaniens åtgärder mot den förbjudna handeln. — Mätsystem och laglöshet. — Storartad Bmoggling trots drakoniska straffbestämmelser. — Sydhafshandelns följder för spanska staten och de enskilda. — Al be ro ni vidtager kraftigare åtgärder. — En eskader utsändes mot sydhafsfararne. — Sydhafshandeln uppslukas af Laws affärsföretag. — De sista resorna. — Återblick.

Det spanska successionskriget har som bekant sitt namn och sin öfvervfigande betydelse af striden om tronföljden i den spanska monarkien. Världshistorien lär oss emellertid, att det icke endast var de dynastiska intressena, ej blott fruktan för Frankrikes politiska öfvermakt vid en eventuell förening af de båda kronorna på ett och samma bufvud, som bragte alla västra och mellersta Europas stater i vapen mot bvarandra. Bland de mångfaldiga andra stridsorsakerna — eröfringsbegär, tvisti ga gräns-frågor och rivalitet mellan inre partier — hvilka utöfvade inflytande på krigsledning och diplomatiska underhandlingar, spelade äfven handelns och sjöfartens intressen en ingripande roll. Då emellertid tidehvarfvets handelspolitiska historia ännu ej är skrif-ven, äro vi väsentligen inskränkta till antydningar beträffande det inflytande dessa intressen utöfvade på krigets gång och de långvariga förhandlingar, som föregingo dess afslutande. Om den betydelse, som, vid sidan af andra ekonomiska intressen, särskildt Frankrikes sydhafshandel hade för världshändelserna, är det där-för ej möjligt att uttala ett bestämdt omdöme; att denna handel ej var en af de minst viktiga faktorerna är i hvarje fall uppenbart.

Bland Frankrikes fiender hade naturligtvis sjömakterna, England och Nederländerna, den närmaste anledningen att uppställa kommersiell vinning såsom mål för krigets uppoffringar. Särskildt England kunde under de senare krigsåren, då faran för det Stuart-ska husets återinsättande var undanröjd och Frankrikes öfvermakt för lång tid syntes bruten, knappast för egen del vänta några andra fördelar af en fortsatt krigföring än ett för landet tillfredsställande ordnande af handeln och förvärfvet af platser, så väl i Europa som Amerika, hvarigenom betryggande stödjepunkter därför skulle vinnas.

Englands önskemål i afseende å handelsförhållandena hafva antagligen fått sitt fullständigaste uttryck i den handelstraktat, som detta land den 10 juli 1707 afslöt i Barcelona med ärkehertig Carl, hvilken då, såsom Carl III, betraktades som Spaniens rättmätige monark af England och dess allierade. Till denna traktat,1 som upplifvade och bekräftade äldre öfverenskommelser mellan de båda landen och satte i utsikt väsentliga tull-lindringar för Englands import till Spanien, var fogad en hemlig artikel, hvari stipulerades upprättandet af ett engelskt-spanskt kompani för handeln med Indierna, d. v. s. Spaniens kolonier i Amerika, men hvars trädande i verksamhet emellertid måste uppskjutas till den tidpunkt, då Carl inträdt i faktisk besittning af hela den spanska monarkien, hvartill England nu ytterligare förband sig att medverka. Om mot förmodan detta kompani ej skulle komma till

stånd, skulle England i de indiska besittningarna åtnjuta samma handelsfriheter som spanska undersåtar och därjämte vara berättigadt att årligen ditsända ett antal fartyg med handelsvaror till visst fastställd t belopp. I den hemliga artikeln heter det vidare, att »som det är kändt och uppenbart för hela världen, att de krafter, som satt den franska kronan i stånd att uppröra Europa, härflutit af de stora skatter, hvilka densamma dragit från spanska Indien medelst insmuggling af handelsvaror och dess undersåtars handel därstädes, och som fransmännens utestängande från Indien utan tvifvel vore af högsta vikt och till stor förmån för Storbrittaniens och Spaniens undersåtar» — så förbundo sig de båda kontraherande makterna att för all framtid utestänga alla franska undersåtar,

1 Dess spanska text är pnblicerad af A. del Cantillo, Tratados de paz y de comercio, Madrid 1843, s. 48—52, och af Ch. Calvo, Recueil complet des traités de VAmérique Latine, T. 2, Paris 1862, s. 154—162.så väl från delaktighet i det tillämnade handelskompaniet, som från hvarje slag af trafik i Spaniens indiska besittningar; och ingen framtida traktatsbestämmelse å någondera maktens sida skulle i minsta mån kunna rygga hvad som sålunda blifvit öfver-enskommet med hänsyn till Frankrike. Dessa högt spända fordringar från Englands sida, bland hvilka vi endast sakna bestämmelsen om rätten att till Amerika öfverföra negerslafvar, den s. k. Asiento, som England sedermera verkligen lyckades förvärfva på Frankrikes bekostnad, stannade naturligtvis till följd af händelsernas utveckling på papperet; helt visst hade icke liknande förmåner kunnat betingas, om underhandlingarna bedrifvits med en nationell spansk regering, ty därmed skulle hafva följt en fullständig omstörtning af den spanska kolonialpolitiken, hvarför tiden ingalunda var mogen.

England hade nog giltiga anledningar att hålla den ingångna öfverenskommelsen hemlig, ty de öfriga makternas däraf förorsakade afundsjuka hade uppenbarligen lagt hinder i vägen för de uppgörelser, hvarigenom man hoppades, att den af alla efterlängtade freden skulle komma till stånd. 1 det fördrag af d. 28 maj 1709, hvarigenom kejsaren, England och Generalstaterna fastställde preliminär erna för den fred, som Ludvig XIV, nu bragt till det yttersta, såg sig tvungen att på högst förödmjukande villkor erbjuda, säges i afseende å spanska Indien ej annat, än att Frankrike aldrig skulle få göra sig till herre däröfver, ej heller under någon förevändning få ditsända fartyg för att drifva handel.1 Om några särskilda handelsförmåner för England är här icke tal, hvaremot Nederländerna lyckades vinna erkännande för en del fordringar i afseende å samfärdseln med Frankrike, något som väckte missnöje i England och föranledde Tory-regeringen, sedan den kommit till makten, att underkänna hela fördraget. Detsamma, hvars fordringar i afseende å den indiska handeln Ludvig XIV i febr. 1710 accepterat,2 ledde emellertid icke till någon omedelbar påföljd, ty de därpå grundade förhandlingarna i Ger-truidenberg strandade med anledning af de allierades orimliga fordran, att Ludvig skulle vara behjälplig att med vapen fördrifva sin sonson från Spaniens tron.

Då fråga om fred å nyo väoktes, utgick förslaget därom från England, h var est den nya Tory-regeringen representerade for-

~ é

1 Acte8, mémoire8, et autres pibces authentiques concemant la paix d'Utrccht. 2:e éd. T. 1, Utrecht 1714, s. 38.

* Actes, T. 1, b. 85.dringarna på krigets afslutande äfven med mycket större med-gifvanden, än Ludvig XIV själf ansett sig kunna ifrågasätta. I de villkor, som från engelsk sida förelädes honom i april 1711, uppställdes i första punkten endast i allmänna ordalag fordran på garantier för Englands handel med Spanien i Medelhafvet och med Indien.1 De utsikter, som härigenom yppades att undgå alltför vidtgående kommersiella uppoffringar, omfattades naturligtvis med begärlighet af den franska regeringen, och hvilken vikt denna tillmätte handelns intressen framgår däraf, att till underhandlare om det engelska förslaget utsågs en man, som företrädesvis representerade dessa intressen, nämligen M. Nicolas Mesnaoer, medlem af Frankrikes conseil de commerce.2 Det slutliga resultatet af dessa förhandlingar, sådant det föreligger i Ludvigs fredsanbud, framlagdt d. 11 febr. 1712 för kongressen i Utreeht, innefattar beträffande handeln i Indien en förbindelse å Frankrikes sida, att denna handel skulle bedrifvas enligt den ordning, som varit gällande intill Carl H:s död, och ett erkännande af alla äldre i Spanien utfärdade lagar och förordningar angående densamma. Här är icke längre fråga om ett ensidigt, blott för

Frankrike bindande förbud, utan det framhålles uttryckligen, att den ingångna förbindelsen skulle gälla Frankrike i likhet med alla andra nationer;8 och i hufvudsaklig öfverensstämmelse härmed blefvo äfven de motsvarande bestämmelserna i det definitiva fredsslutet affattade.

I 6:e artikeln af traktaten mellan Frankrike och England af d. 11 april 1713 och i den därmed i hufvudsak lika lydande 32:a artikeln i fördraget af samma dag mellan förstnämnda makt och, Nederländerna, förband sig den franska konungen att icke för sig själf eller sina undersåtar kräfva eller mottaga någon förmån med afseende å handel och sjöfart med Spanien och dess indiska besittningar, som stode i strid med de regler, hvilka varit gällande under Carl II:s regering, och som icke samtidigt beviljades äfven alla andra handelsidkande nationer. En häremot svarande förbindelse afgafs äfven af Spanien i dess fredsslut med England, hvarvid särskildt föreskrefs, att icke under någon förevändning befrielse någonsin skulle medgifvas, vare sig åt fransmännen eller någon annan nation, från de handelsförbud, som innefattades i de indiska lagarnas bestämmelser.

• •

* * *

1 Ottocab Weber, Der Friede von Utreeht, Gotha 1891, s. 30.

* Weber, anf. arb. s. 43.

* Actes conc. la paix d'Utreeht, T. 1, s. 310; jfr Weber, anf. arb. s. 204.Ehuru alltså Ludvig XIV lyckats förebygga, att ensamt hans undersåtar blifvit uteslutna från handeln med Indien, så innebar dock den ingångna freden för honom en förpliktelse att utförda ett förbud mot denna indräktiga trafik, hvari, såsom den mest betydelsefulla, ingick handeln på de rika länderna vid Söderhafvets kuster. För Frankrikes köpmän var det väl någon, om än en ringa tröst, att de skulle dela öde med hotande konkurrens från andra länder; det återstod nu att se, huru den franska regeringen skulle komma att tillämpa traktatsförbindelserna. Visserligen var den känd för att ej låta leka med sig så som den spanska, men ett densamma aftvunget förbud skulle måhända ej upprätthållas med lagens hela stränghet.

Den Utrechtska freden kungjordes i Frankrike d. 17 maj 1713; det kungliga tillkännagifvandet härom1 förklarade handeln fri på alla de länder, som dittills varit Frankrikes fiender, men nöjde sig med en i allmänna ordalag affattad och af straff hot åtföljd varning för brott mot fredens bestämmelser. Något särskildt förbud mot den indiska handeln synes däremot icke ha blifvit utfär-dadt. Men redan före fredsslutet hade regeringen, uppenbarligen i afsikt att förhindra färder till Söderhafvet, börjat afkräfva de kaptener, som ville drifva sjöfart utom Europa, förbindelse att inom sex månader återvända till hemlandet. Detta framgår af ett bref från en M. du Sault, daterad t Saint Malo d. 5 aug. 1713, hvilket bref, såsom upplysande för sydhafshandelns ställning omedelbart efter freden i Utrecht, här må i utdrag meddelas.2 Till finansministern Desmaretz riktas följande ord:

»Det beskydd, som ni behagat skänka åt handeln, och de bref, som ni för ett år sedan tillskref M. de Pontchartrain, hafva uppmuntrat köpmännen i Saint Malo att sända åtskilliga fartyg till Söderhafvet. Jag har äran tillställa eder förteckning öfver dessa fartyg, med angifvande af dera som afgått utan tillåtelse, med tillåtelse och utan någon förbindelse af det slag, som M. de Pontchartrain behagat låta dem underteckna. Jag har tagit mig friheten att framställa för eder de fördelar, som landet skulle skörda af dessa resor, samt meddelat, att M. Eon, köpman i Saint Malo, bekant lika mycket för sin duglighet som för sin kredit i främmande länder, utrustat skeppet »le Saint Jean BaptiBte», kapten Villemorin-Hurtault, med en last af omkring två millioners värde, hvaraf en mindre del, absolut nödvändig för sortimentet, består

1 Actes conc. la paix d'Utrecht, T. 3, b. 137.

* Corresp. de contrôleurs gén. des finances, T. 3, N:o 1500.af utländska varor, för hvilka ni behagat bevilja mig transito-rätt.1 * 3 Då svårigheter yppade sig vid fartygets utklarering, hvar-om jag på sin tid hade äran underrätta er, bevisade ni mig den nåden att lugna mig i afseende å framtiden, under tillfogande att M. Eon, vid fartygets återkomst, skulle kunna förlita sig på eder protektion. Sedan jag meddelat honom detta, tvekade han ej att underteckna en förbindelse att icke gå till Söderhafvet, vid påföljd af skeppets och lastens konfiskation och

därjämte ett vite af 50,000 livres, hvartill kom en uttrycklig klausul af innehåll att fartyget skulle återvända till Frankrike sex månader efter af-resan från Saint Malo; om denna frist öfverskredes, skulle redaren vara förbunden att erlägga vitet. Fartyget afseglade den 3 sist-lidne december till Cadiz, hvarifrån det sedermera fortsatt sin resa.»

Hvart denna resa gick upplyses försiktighetsvis icke, men att den gällde Söderhafvet veta vi af andra källor: enligt Frezier passerade M. Villemorin Le-Maire-sundet i maj 1713,* och d. 8 mars 1716 befann han sig ännu i Peru, ty M. Dubocage sammanträffade då med honom i Arica.8 I hvarje fall var det fastställda vitet förbrutet, och då vederbörande i Saint Malo fått befallning att utkräfva detsamma, utgjuter sig den ofvannämnde brefskrif-varen i de varmaste förböner för den olycklige redaren, hvilken blott för detta fartyg begärde frihet och tid att återvända, hvar-emot han undergifvet skulle foga sig i de bestämmelser och böter, som kunde drabba ej mindre än 40 andra fartyg, af hvilka 4 redan återkommit och de öfriga väntades från Söderhafvet, dit de alla af seglat utan tillåtelse.

Vi finna häraf, att sydhafshandeln, åtminstone hvad resornas mängd beträffar, florerade yppigt samtidigt med att dess dödsdom beseglades i makternas rådslag. Och långt ifrån att trafiken härigenom led något af bräck, såg det till en början ut, som om den efter förbudet skulle nå sin högsta utveckling. Utan tvifvel var den kungliga ordonnans, som utfärdades d. 5 juli 17134 * * och som föreskref, att fartyg, för att få segla utom Europa, skulle inne-hafva, utom pass af vederbörande amiral, äfven tillståndsbref af konungen, afsedd att upprätthålla förbudet mot sydhafshandeln.

1 Jfr Corre8p. des contrôleurs gén. T. 3, N:o 1244.

* Relation, s. 31, där resan omtalas med anledning af en trupp eldsländares besök ombord pä fartyget.

3 Mskr. i Dép. de la marine.

* Recueil gén. des anciennes lois françaises par Joubdan, Decbüsy, Isam-

bebt, T. 20, s. 603.

Ymer. 13.Men detta förbud tycktes ej afskräcka någon. Redarne i Nantesr Bayonne, Marseille och framför allt i Saint Malo skyndade att utrusta nya fartyg, i tanke att förbudet skulle verka till minskning af frekvensen i de sydamerikanska hamnarna och att syd-hafshandelns lysande dagar skulle återkomma. Då rederiaffärerna nu måste bedrifvas i hemlighet, visste den ene icke af den andres företag, hvar och en föreställde sig, att han skulle blifva ensam på marknaden, och följden blef en allmän öfverspekulation, hvilken gynnades ännu mer däraf, att redarne ofta nog själfva icke hade någon andel i fartygen, utan blott tjänade som kommissionärer för personer i Paris, Lyon och andra städer, hvilka, »bländade af de rikedomar, som förut vunnits, helt omotiveradt inbillade sig att i Peru ymnighetshornet ständigt flödade».1 * 3 * * * *

Myndigheternas ingripande mot den, trots allt, öfverhand tagande trafiken var nog till en början af särdeles lam beskaffenhet. Jag har mig ej bekant, huruvida M. Eon fick erlägga det höga vitesbelopp han ådragit sig, ej heller om någon påföljd drabbade honom eller andra redare för de 40 sydhafsfarare, hvilka i sammanhang med hans affär omtalas; blott ett fall har jag funnit, då straff verkligen utkräfdes för öfverträdelse af sjöfartsförbudet. Af flera anledningar kan detta fall här förtjäna en närmare redogörelse.

* *

*

Uppenbarligen hafva de franska myndigheterna, då lagöfver-trädelserna började bli alltför talrika, ansett sig nödsakade att statuera ett exempel, och offret härför blef en M. Julien Bourdas, hvilken jag två gånger i det föregående omtalat* med anledning af de upplysningar, som ur hans affär kunna hämtas till sydhafs-färdernas historia.8

M. Bourdas, hvilken synes hafva deltagit i sydhafshandeln allt ifrån dess första början, hade flera gånger gjort sig skyldig till åsidosättande af därför tid efter annan gifna bestämmelser. Hans förseelser, väsentligen bestående

i utsändandet af fartyg utan till-

1 de la Babbinais le Gentil, Voyage, T. 1, 8. 42.

8 Ofvan sid. 48 och 336.

3 Den följande framställningen stöder sig på en skriftväxling mellan M. Lem-

pereur, commissaire ordonnateur de la marine i Saint Malo, och M. de Pontchabtrain

samt mellan den senare och polischefen d’Argenson, hvilken skriftväxling är offent-

liggjord i Archives de la BastilU, publ. par François Ravaisson, T. 13, Paris-

1882, s. 136—150.ståndsbevis, hade emellertid ej varit andra än sådana, som många af hans yrkesbröder ostraffadt tillåtit sig. Då nu förbudet af år 1713 lade hinder i vägen för hans verksamhet, vidtog han en åtgärd, som i de franska myndigheternas Ögon var vida mer förkastlig. Han öfverlät nämligen ett fartyg, »le Poisson volant», genom en fingerad försäljning åt en engelsman vid namn Hess, och då man på den välgrundade misstanken, att det vore desti-neradt till Söderhafvet, vägrade dess utklarering från Saint Malo, lät han, efter att förgäfves genom tvenne notarier hafva fordrat fartygets lösgifvande, detsamma afsegla i trots af förbudet. Nu hade dock hans djärfhet gått för långt, och på befallning af marinministern M. de Pontchartrain blef han d. 23 juli 1713 satt i fängelse på slottet i Saint Malo. Verkställaren af arresterings-ordern, M. Lempereur, hvilken fungerade såsom »commissaire de la marine» i staden, fällde emellertid själf varma förböner för honom, i betraktande af hans talrika och aktningsvärda familj och den ruin, hvarmed denna hotades genom familjefaderns fängslande. Han blef också efter några månader försatt i frihet, mot förbindelse att åter inställa sig i häktet, så fort sådant påfordrades. Det ifrågavarande fartyget, som under tiden kryssat fram och tillbaka utanför Bretagnes kust, hade sedermera verkligen afseglat till Söderhafvet, hvilket redaren ville urskulda genom omöjligheten att kommunicera med detsamma, då det ingenstädes gått till ankars; af samma anledning hade myndigheternas försök att hejda resan misslyckats.

Under den närmaste tiden synes det emellertid ha blifvit alltmera vanligt att kringgå sjöfartsförbudet genom att låta de franska fartygen utlöpa från utländska hamnar. I juli 1714 kunde M. Lempereur inberätta till sin chef i Paris, att han fått kännedom om att ett fartyg låg under utrustning vid ön Jersey, tvenne andra, bland h vil ka den förut omtalade »le Comte de Lamoignon», hade afgått frän Cadiz, ytterligare ett var färdigt att afgä från Amsterdam och ett från Rotterdam, och dessutom befunno sig ej mindre än åtta fartyg i Saint Malos hamn, samtliga afsedda för deltagande i den förbjudna sydhafshandeln. Härtill kom i september underrättelsen att en fransk sydhafsfarare utgått från Gibraltar och att ännu en stod i begrepp att lämna Cadiz. »Utan tvifvel skall ni finna det öfverraskande, tillägger M. Lempereur i sin första rapport, att efter de underrättelser, som ingått från dessa länder, och med den vissa utsikten till oundviklig förlust, det ännu finnes människor nog galna att vilja dit utsända fartyg, men ni skall antagligen förändra mening, om ni behagar taga ibetraktande, att redarne hafva intet eller ringa intresse i dessa affärer. Då de äro säkra på att såsom mellanhänder draga stora fördelar däraf, så bekymrar det dem föga att de uppoffra sina kompanjoner, hvilka för öfrigt till större delen bestå af köpmän, hvars andel i företagen ntgöres af de varor, som de tillhandahålla för öfver-pris; och på sådant sätt finna så väl de ena som de andra utväg att med fördel draga sig ifrån affären.» Under försäkran att intet fartyg« som vore misstänkt, skulle tillåtas afsegla, framhåller kommissarien, att han dock ej kunde svara för att man ej bedroge honom, så vida ej stadens hamn helt och hållet spärrades, men för egen del hyste han den åsikten, att det vore bättre att blunda för den olofliga trafiken, under det man för hvarje fall afkräfde de trafikerande försäkringar och vidtoge alla nödiga åtgärder för att blifva åtlydd, så att det ej skulle kunna se ut som man spelade under täcke med dem; om de detta oaktadt ruinerade sig själfva, så vore det deras eget fel, och staten skulle alltid göra vinst genom handelsvarornas afsättning och införseln af metallisk valuta; om för öfrigt den spanska regeringen skulle taga illa vid sig, så vore det öfver sina egna tjänstemän den hade att beklaga sig, och den borde blott laga att dess befallningar blefve åtlydda i Peru lika väl som i Mexico.

Denna uppfattning delades dock ingalunda af M de Pont-chartrain. Mot sydhafstrafiken i och för sig hade han

måhända ej så allvarliga betänkligheter, ehuru han fortfarande som förut visade sig särskildt mån om den spanska konungens intressen, men att fransmän skulle indraga utländingar i dessa affärer förekom honom så mycket mera förkastligt; att därigenom främmande sjöfolk skulle beredas sysselsättning till förfång för de inhemska, att utländska produkter skulle vinna afsättning till skada för Frankrikes industri, borde under inga förhållanden tillåtas. Då nu hans agenter icke lyckats uppspana någon annan lagbrytare än den redan illa anskrifne M. Bourdas, så var nådens tid för honom ute. Han hade också illa användt sin frihetstid och oförsiktigt nog inlåtit sig i ett nytt företag af den art som ansågs mest straffvärd. Det hade nämligen ej kunnat döljas, att han var redare för det fartyg, som, såsom nämnts, höll på att utrustas vid den engelska ön Jersey, och det var mer än misstänkt, att dettas destination var Söder-hafvet, ehuru M. Bourdas sökte göra troligt, att detsamma under befäl af hans broder skulle gå till Havanna för att afhämta dennes där bosatta hustru och honom tillhöriga effekter. Visserligen hade Bourdas på befallning återkallat skeppet, hvars namn var >le Vain-queur», till Saint Malo, men då marinkommissarien sändt en båtför att lägga kvarstad därå, hade officerarne kallat besättningen till vapen och med hot om våld tvungit lagens handhafvare att aflägsna sig, hvarefter fartyget afseglat från hamnen.

Det var ej underligt, att vederbörandes tålamod nu var ut-tömdt: en »lettre de cachet» utfärdades mot Bourdas den 28 au g. 1714, och sedan han den 5 sept, blifvit arresterad i Saint Malo, fördes han som fånge till Bastiljen i Paris. Här underkastades han förnyade förhör af den stränge polischefen d’Argenson, men nekade enständigt till allt som lades honom till last. Hans papper, på hvilka man lagt beslag, utvisade dock, att hufvudbeskyll-ningen, eller att han vore redare för »le Vainqueur», var grundad, och hans sak förvärrades genom hans undanflykter och halsstarriga nekande samt därigenom att det kom i dagen, att historien om hans broders resa till Havanna var osann; tvärt om hade skeppet blifvit sändt till Söderhafvet under befäl af en engelsk kapten och med engelsk besättning, hvilket, såsom sagdt, ansågs särskildt straffvärdt. Han fick förblifva i Bastiljen ända till d. 19 juni 1715, men om anledningen, hvarför han då lösgafs, innehålla de publicerade handlingarna ingen upplysning.1

Om den sydhafsfärd, som föranledt allt detta bråk, kunna vi från en annan källa meddela några ytterligare upplysningar. Vår bekante M. de la Barbinaib le Gentil berättar på följande sätt om början af sin resa:2

»Vi afseglade d. 30 aug. 1714 från la Baie de C . . . med ett fartyg kalladt le V ... . Vidriga vindar tvungo oss att anlöpa Ue de Sercq, som ligger på ett afstånd af 3 lieues från Guernsey. Sedan vi där under tre dagar väntat på bättre väder och inlastat några oxar och andra lifsförnödenheter, gingo vi till segels d. 4 sept. Det kan föga intressera er, min herre, att veta hvilken vind som då blåste; jag vill blott säga er, att den var särdeles gynnsam för dem som ämnade sig till Canarieöarna, hvilka vi skulle besöka för att intaga några ytterligare förnödenheter, som

1 Dessa handlingar innehålla äfven, att några personer i Saint Malo erbjndit Bourdas’ hnstru att gifva henne anvisning på någon, som för en samma af 400,000 livrés skulle skaffa hennes man friheten. Äfven en kunglig ämbetsman, prokuratorn vid amiralitetet i staden, hade gjort ett liknande anbud och förklarat sig känna personer, som för 10,000 écus skulle göra den anklagade »hvitareän snö». Detta ådrog de förra eu tids fängelse och den senare en allvarlig skrapa, men då mutningspla-nerna ej ledt till någon påföljd, lät man därvid bero.

* Nouveau voyage au t our du monde, T. 1, s. 3.vår brådstörtade afresa från Frankrike och steriliteten på Ile de Sercq hindrat oss att anskaffa.»

Den hemlighetsfullhet, hvarmed denne resande omgifvit af-gångsorten och skeppets namn, har bidragit att göra hans berättelse misstänkt — Burney ifrågasätter, huruvida ej hela resan är fingerad1 — men om vi jämföra det ofvan anförda med M. Le Gentils uppgifter och hvad han ytterligare om sin färd har att berätta, så blir det uppenbart, att det var med M. Bourdas’ skepp »le Vainqueur», som resan anträddes, och anledningen till mystifikationen är alltså lätt insedd.

Fartyget anlände d. 16 sept. till Tenerife, men vågade ej an-löpa hufvudorten, Santa Cruz, emedan den spanska guvernören därstädes nyss från Madrid erhållit order att lägga beslag på alla franska fartyg, som misstänktes vara destinerade till Peru; befäl-hafvaren i Orotäva, där man ankrade, visade sig dock ej så sträng, utan nöjde sig med fransmännens förklaring, att de skulle gå till Guinea för att hämta svarta slafvar — »jag förstår, yttrade han

skämtsamt under förhöret om destinationsorten, ni ämna er till Guinea de los Blancos». Man fortsatte sedan till Il ha Grande, det enda ställe som fransmännen med trygghet kunde besöka i Brasilien, där plundringen af Rio de Janeiro några år tidigare var i friskt minne.

Från Ilha Grande afseglade man d. 29 dec. — dittills hade man, säger M. Le Gentil, endast plockat rosor; nu skulle man också få känna på törnena. Då, såsom förut nämnts, fartyget var utrustadt i en engelsk besittning, hade man nödgats taga en engelsk kapten, hvilken dock blott till namnet förde befälet, cch nära hälften af besättningen utgjordes af engelsmän. Mellan dessa och fransmännen inträffade oupphörliga slitningar, och då det faktiska befälet tog parti för sina landsmän, beslöto engelsmännen att hämnas: en komplott uppgjordes att döda de franska officerarne, kasta de tyngsta varorna öfver bord och tvinga den engelska kaptenen att öfvergå till sjöröfvareyrket. Tack vare den senares hederlighet upptäcktes anslaget, ¿vars upphofsmän blefvo grundligt straffade. Knappt var denna fara öfverstånden, förrän man höll på att förlisa i en bukt på Eldslandet, som piloten — »förmodligen emedan var närsynt», säger Le Gentil spetsigt — tagit för inloppet till Le-Maire-sundet. Detta sund passerades sedan lyckligt,

1 »If such a voyage wa9 really made by euch a person» (A chronol. hi st. Vol. 4, s. 508).och efter det man d. 17 jan. 1715 nått ända till 61° 30' s. lat., anlände man ändtligen efter sex månaders resa till Concepcion.

I böljan af april fick M. Le Gentil här, genom kaptenen på ett från Frankrike anländt fartyg, bref och muntliga underrättelser om den olycka, hvari redaren råkat. Att denne blifvit insatt i Bastiljen var för Le Gentil högst nedslående, men han hoppades, att saken skulle reda sig, då man väl kunde ha anspråk på öfverseende med dem som ledo risken af de brydsamma syd-hafsafförerna. »Om franska hofvet blott visste, hvad det kostar dem, som mot dess order begifvit sig till dessa haf, så skulle vederbörande, långt ifrån att straffa dem, hysa medlidande med deras dårskap och måhända prisa dem för deras nit att rensa hemlandet från en massa manufakturvaror, som de här utbyta mot silfver och på hvilka de göra en ganska ansenlig förlust.» Till sin onämnde korrespondent yttrar M. Le Gentil vidare: »Guldet är, som ni säger, en beundransvärd hjälpkälla, och jag är ense med er, att om M. B . .. hade velat anlita detta medel för att täppa till munnen på kommissarien de . . . och förvända synen på denne, så skulle han icke ha blifvit mera ofredad än andra redare, hvilka anlitat ett dylikt försiktighetsmått.» Att det här är fråga om herrar Bourdas och Lempereur kan icke betviflas, men så mycket mer att insinuationen mot den senare är rättvis; åtminstone ådaga-lade han under hela processen det varmaste deltagande för den anklagade och sökte, i hvad på honom ankom, att bereda all möjlig lindring i hans öde.

Det är en bedröflig målning, som M. Le Gentil ger af handelsförhållandena i Chile. »Vi hade ej väntat att i Concepcions hamn finna en så talrik samling af landsmän, ej heller så nedslående underrättelser som dem, hvaraf vi möttes vid vår ankomst. Det första, hvarmed vi hälsades, var en ironisk lyckönskan för det vi kommit att öka de olyckligas antal. Och snart funno vi dem särdeles hyggliga, hvilka icke sade något mer än detta, men somliga öfver-öste oss med förbannelser, andra tröttade ut oss med jämmerliga beskrifningar öfver sina affärer — med ett ord, allt befann sig i förvirring. Man räknar för närvarande 40 franska skepp i dessa farvatten.»

Detta är skrifvet d. 4 juni 1715, alltså mer än två år efter det Frankrike och Spanien i Utrecht förbundit sig att göra definitivt slut på den indiska kommersen — så hade förbudet verkat! Och andra underrättelser bekräfta i hufvudsak M. Le Gentils måhända något för starkt färglagda skildringar. Den anonyme brefskrifvare, hvilken vi bafva att tacka för några notiser omkapten cTArquistades resa,1 * 3 berättar att vid hans ankomst till Söderbafvet där funnits nära ett fyrtiotal franska fartyg, af hvilka i februari 1716 nära femton ännu voro kvarliggande. Denna minskning tillskrefs dock uteslutande de försämrade konjunkturerna, ej de gällande förbuden. Först i början af år 1716 blefvo dessa å fransk sida betydligt skärpta,8 men jag har ej funnit, vare sig att det då stadgade dödsstraffet blifvit tillämpadt, eller att man med hotet därom lyckades afhålla någon från lagöfverträdelse.

* #

Efter denna redogörelse för handelsförbudets verkan i Frankrike och på dess undersåtar vilja vi vända oss till Spanien och se till, huru dess regering sökte fylla sina traktatsen liga förbindelser i afseende å sydhafshandeln. Försök att stäfja denna hade visserligen icke saknats — på papperet! Barros Arana uppräknar8 data för ej mindre

än tolf kungliga cedulas under åren 1713—17, alla inskärpande de gällande förbuden och hotande med straff för deras öfverträdande. Men för att ådagalägga, hvilken hörsamhet den spanska konungens bud åtnjöt hos hans egna ämbetsmän och undersåtar i kolonierna, är det nog att framhålla, att under dessa samma år presidenten Ustâriz bedref sin här redan skildrade verksamhet. Till det ofvan sagda vill jag foga några ytterligare saken belysande exempel.

M. Le Gen til fann som corregidor i Concepcion en ung man om 22 år, don Fermin Francisco de Ustariz, en son till presidenten. Han hade för att tillfredsställa sin girighet uppfunnit ett nytt medel att utpressa penningar, som man förut ej hört talas om, nämligen att för blotta tillåtelsen att få uppköpa lifs-medel fordra för hvarje gång en afgift af 1000 piaster, och de franska kaptenerna voro nog flata att foga sig härefter, ehuru de ej saknade medel att möta våld med våld, om sådant försöktes. Yid det närbelägna Talcahuano hade nämligen uppstått en fullständig fransk koloni, med hus, magasin, ja t. o. m. ett kapell, och här plägade de talrika franska skeppen med sina manstarka besättningar ofta dröja i flera år för att afvakta en gynnsam

1 Se ofvan Bid. 350.

* Déclaration qni défend le commerce et la navigation de la mer dn Sud, sons peine de confiscation des vaisseaux et de mort des capitaines on commandants des vaisseaux; le 29 janvier 1716 (Recueil gén. des anciennes lois françaises, T. 21, s. 78; jfr Dufrène de Francheville, Hist. des finances, s. 87).

3 Hist. jen. de Chile, T. 5, s. 507 not.vändning i handelskonjnnkturerna. Vid utomordentliga tillfällen underläto dock ej fransmännen att visa, att öfverinakten var på deras sida. Kort efter Le Gentils ankomst dog den äldste af deras kaptener, M. du Morisk des Yaux, såsom det sades af sorg öfver sina krossade förhoppningar. Man beslöt att gifva honom en högtidlig begrafning: liket skulle föras i en svartklädd slup, åtföljd af alla skeppens båtar, till Concepcion och där jordfästas under militäriska hedersbetygelser. Såsom man förutsett, vägrade corregidoren sitt tillstånd härtill och hotade att nedskjuta hvarje väpnad person, som landstege. Utan hänsyn till detta utfördes det uppgjorda programmet, och då man vid landstigningen hånfullt lät hälsa corregidoren, att det nu vore tid att sätta hotelsen i verket, så bekvämade sig denne i sin skrämsel att utfärda den förut vägrade tillåtelsen. Ehuru motsträfvig måste han också vid ett annat tillfälle mottaga fransmännens anbud om hjälp, då upproriska indianer hotade att göra en invasion i hans residensstad.

I Yalparaiso, som Le Gen til senare besökte, beviljade guvernören på platsen handelsfrihet mot åtnjutande af 5 % på fbrsälj-ningsbeloppen, hvarigenom han skulle göra sig skadeslös för den summa, som hans fullmakt kostat honom; i Coquimbo ville den därvarande guvernören först förbjuda kommersen, men en siden-klädning åt hans hustru och några »småsaker» åt honom själf gjorde honom »spak som ett lam»; och i Arica, där fullständig handelsfrihet rådde, gjorde vederbörande guvernör, »som var en mycket rik man ooh fullkomligt hederlig i affärer», själf uppköp af varor, som fördes till grufdistrikten. öfverallt således samma bild af korruption och laglöshet, hvars drastiska färger ingalunda mildras af följande teckning från spanska källor.1

I november 1716 hade den kungliga audiencian i Santiago funnit, att icke allt gick rätt till vid handel och vandel i de chilenska sjöstäderna. Att fransmännen där drefvo sitt smuggel väsen var nog bekant för de kungliga oidorerna, äfvensom att man hittills förgäfves sökt sätta en dam däremot, men då nu ännu en främmande seglare ankommit till Valparaiso, ansågs tiden vara inne att göra allvar i saken. Därför aflät audiencian till sin president, Ustariz, en skrifvelse, hvari, efter en skildring af sakförhållandena, den helt säkert öfverflödiga underrättelsen lämnades, att själfva ämbetsmännen tycktes vara intresserade af att befordra lagbrotten,

1 Amunáteodi, Los precursores de la independencia de Chile, T. 3, 8. 306— 316; Barros Arara, Hist. jen. de Chile, T. 5, s. 510—512.och en kraftig hemställan gjordes om dessas beifrande och bestraffande. Redan samma dag, d. 16 no v. 1716, gaf presidenten sitt skriftliga svar, hvari han visserligen framhöll de svårigheter, som hans bemödanden hittills mött, men förklarade sig nu såsom alltid beredd att använda allt sitt nit för att hindra handeln med främlingarna, och dagen därpå utfärdade han en kungörelse, som kraftigare än någonsin dundrade mot ohörsamheten och skärpte straffen därför. »Jag bjuder och befaller, säger han, guvernörerna i Valparaiso, Concepcion och Coquimbo samt corregidoren i Quillota, att de skola förbjuda en och hvar af besättningarna på

ifrågavarande franska skepp att landstiga, att de skola tillse, att ingen spanior må gå ombord på dessa fartyg, och att ingen båt från de spanska skepp, som befinna sig i sagda hamnar, må lägga till vid de franska skeppen, vid påföljd att den ämbetsman, som tillåter något dylikt eller ser genom fingrarna därmed, skall varda förd till fängelset i denna stad för att ådömas det straff, som är stadgadt i lagen. De köpmän, som handla häremot, skola hafva förbrutit de inköpta varorna, deras öfriga ägodelar skola tagas i beslag och de själfva för lifstiden deporteras till Valdivia. De formän, som forsla kontraband af något slag, skola straffas med 200 piskslag och vara förlustiga sina dragare och öfriga egendom samt förvisas till Valdivia på tio år, där de skola arbeta för maten och utan aflöning. Hvar och en, som gynnar införseln af dylika handelsvaror, skall undergå liknande kroppsstraff och deportation. Och då det är bekant, att de infödingar, som innehafva gårdar och lägenheter mellan Valparaisos hamn och denna stad (Santiago), där mottaga och hysa personer, som färdas med olofligt importerade varor och underlätta deras införande i staden, så befaller jag dessa infödingar, att de under inga förhållanden må gifva logis åt någon person af hvad stånd och villkor han än må vara; den som bryter häremot skall lida samma straff som handelsmannen och hafva förbrutit den gård eller lägenhet, som han innehar.»

Utfärdandet af dessa drakoniska bestämmelser ansåg dock icke audiencian tillräckligt, utan, antagligen i misstro mot presidentens uppriktighet, afsände den en af sina egna medlemmar, oidoren don Ignacio Gallegos, för att i Valparaiso öfvervaka påbudens efter-lefnad. Af denne mans verksamhet borde man väl kunnat vänta att få se något resultat, helst som han var en bitter fiende till Ustàriz och kort förut formligen anklagat denne hos konungen för hvarje-handa ämbetsfel, bl. a. för medbrottslighet i smuggleriet — men långt därifrån! Vare sig äfven han föll offer för vinstbegäret eller leddes af andra bevekelsegrunder, så nöjde han sig med attkonstatera, att några personer i samma dagar rest från Santiago till Valparaiso, och återvände inom kort med oförrättadt ärende. Hela följden af vederbörandes kraftyttring blef, att de till Valparaiso ankomna fransmännen utsattes för en del trakasserier, men då man vägrade dem lifsmedel, grepo de till hot, och då de spanska myndigheterna sågo sig ur stånd att mota detta, måste de foga sig — och allt fortgick som förut.

Att det spanska väldet i moraliskt hänseende led svåra nederlag genom de förhållanden, som här skildrats, är påtagligt. Den franska smyghandeln blottade tydligt det rådande kolonialsystemets fördärf, och styrelsens uselhet bidrog att nära missaktning och hat mot moderlandet hos kolonisterna. A andra sidan fingo dessa, hvilka förut varit så godt som fullständigt afspärrade från den öfriga världen, genom beröringen med främlingarna nya vyer och nya behof, och därför hafva de franska sydhafsfararne blifvit räknade bland den sydamerikanska frihetens föregångare.

I ekonomiskt afseende torde spanska kronan ej hafva gjort så stor förlust genom den olagliga trafiken, som man skulle föreställa sig. Silfvertillförseln medelst galeonerna var redan förut afbruten genom kriget, och vi hafva sett, att de franska skeppen ofta voro bärare af valutor för den spanska konungens räkning. Åt denne upptogo9 också i Peru och Chile så väl tull-afgifter som skatter på handel och rörelse, hvilkas belopp, om än brandskattade af oredligheten, i stigande mängd inflöto, allt eftersom omsättningen ökades. Hvad som torde ba framkallat den största förlusten för det allmänna var det svikliga undandragandet af »quinto», den kronan tillkommande femtedelen af silfverproduk-tionen. Frestelsen och tillfällena till underslef i detta hänseende ökades väsentligt genom den franska sjöfarten. Verkan häraf kunna vi i viss mån bedöma genom de uppgifter, som äro bevarade angående afkastningen från den rikaste silfvergrufvan, Potosi. Dessa uppgifter, hvilka omfatta beloppet af den kungliga quinto och andra afgifter, ådagalägga visserligen, att produktionen allt ifrån medlet af 1600-talet var i stark nedgång, hvilken ännu fortgick under 1700-talets början, men förete för åren 1701—20 växlingar, i hvilka man kan spåra en påtaglig öfverensstämmelse med den franska trafikens utveckling. Siffrorna för dessa år äro följande:[1]

1 A. Sobtbeer, Edelmetall-Produktion, s. 7tt.år afgift i pesos år afgift i pesos 1701 338572 1711 246 147 1702 372 447 1712 204932 1703 360115 1713 279 913 1704 333 702 1714 265 087 1705 819 265 1715 228 224 1706 354600 1716 239 288 1707 364 415 1717 356 804 1708 374 184 1718 322 251 1709 334 081 1719 283593 1710 309008 1720 231257

Det kan näppeligen vara genom en tillfällighet, som afgifts-beloppet allt ifrän 1706 är stadt i så godt som oafbrntet nedgående, för att 1712 nå det lägsta värde, som någonsin förekom, innan afgiften år 1736 sänktes från V» till äfvensom att året 1717, det år då den franska sydhafshandeln upphörde, visar en plötslig höjning med mer än 10Q,000 pesos. Förklaringen härtill kan ej vara någon annan än den, att den franska handeln, i mån som den var vinstgifvande, bortförde oquinteradt silfver från Peru, och att det är denna handels växlingar som vi se återspeglas i de ofvanstående siffrornas sänkning och höjning.

Hvad slutligen angår de enskildas vinst eller förlust, så drabbade den senare egentligen köpmännen i Sevilla; också torde det ha varit företrädesvis deras klagomål och oupphörliga påminnelser, som framkallade dessa ständigt återkommande kungliga påbud, om hvilkas kraftlöshet jag redan anfört tillräckligt. I Peru och Chile fans däremot knappast något handelsstånd, och de fåtaliga köpmännen därstädes, åtminstone i det inre landets städer, tyckas ofta ha delat uppfattning med hemlandets affärsmän angående den franska handelns fördärflighet. De som drogo den största vinsten däraf voro ämbetsmän och deras likar, men för många öfvergick vinsten till ruin i följd af de misslyckade spekulationer, hvari affärernas uppsving inledt dem.

'

*

Antagligen hade den franska sydhafstrafiken, om den fått fortgå ostördt under här skildrade förhållanden, af sig själf småningom aftynat; men den var dömd till en våldsam död. Huru detta tillgick, skola vi efter de knapphändiga källorna till sist berätta.År 1714 hade den berömde kardinal Alberoni genom en följd af djärfva intriger lyckats svinga sig upp till en ställning, som gjorde honom till den faktiske ledaren af Spaniens styrelse. Såsom sådan utvecklade han en rastlös verksamhet för att rycka upp landet ur dess djupa förfall, hvilket Ludvig XIY:s agenter icke lyckats afhjälpa, då deras bemödanden strandat mot spaniorernas lättja och fördomar. Alberoni åter gick till reformverket med fullkomlig hänsynslöshet: administrationen rensades från dess mest skadliga utväxter, åt handel och industri egnades lika ifriga omsorger som åt armé och flotta, och de genomruttna finanserna lyckades han bringa på en fot, hvarom man förut ej ens vågat drömma. Att han i sammanhang härmed vände sin uppmärksamhet äfven till koloniernä, där, särskildt i det sydamerikanska vice-konungadömet, vi sett att ställningen blifvit nära nog förtviflad, är till följd af dessa koloniers betydelse för statsfinanserna naturligt.1 Jag har ej sett bestämdt uppgifvet, men finner det högst antagligt, att det var Alberonis ingripande, som medförde nedan omtalade förändringar i koloniernas styrelse. Själf berömde han sig af att hafva stäfjat det inflytande, som utöfvades af Indiska rådet,2 i hvars hand denna styrelse i högsta instans var lagd, och hvilket, liksom de öfriga regeringskonseljerna, var en härd för formalism, omsvep och nepotism, och utan tvifvel var det härigenom, som inom själfva kolonierna de personalförändringar möjliggjordes, hvilka försiggingo under den tid Alberoni var vid makten.

I Lima hade sedan 1710 ärkebiskopen af Quito, don Diego Ladron de Guevara, fungerat som vicekonung ad interim. Han var svårt komprometterad i den olagliga handeln och blef, trots sin höga prelatensiska ställning, år 1716 afsatt från sitt ämbete. Bland de beskyllningar, som därvid mot honom framställdes, var att han åtminstone i tysthet medgifvit de franska sjöfararnes affärsföretag, och särskildt att han underlåtit att konfiskera af dem till Callao införda varor till ett värde af nära 3 millioner pesos.3 Hans aflägsnande måtte ha ansetts synnerligen angeläget, då man ej tillät honom att afvakta den redan utnämnde ordinarie

1 Angående hans åtgärder med afseende å den indiska handeln se: Lettres intimes de J. M. Alberoni adressées au comte I. Rocca, publ. par Emile Bourgeois, Paris 1892, s. 466, 522, 547.

* Lettres intimes,' s. 586.

9 Pater Ricardo Cappa anför ordalydelsen af två bland de 23 anklagelsepunkterna (Estudios criticos acerca de la dominación Española en América, XI, s. 206): dessas ofvan relaterade beskyllningar finner han »öfversvalla of obillighet och hyckleri»; samtidas vittnesbörd tala dock ett annat språk.efterträdarens ankomst, utan tillsatte en ny interimistisk vice-konung, ärkebiskopen af Chuquisaca don Diego Morcillo Rubio de AuSon. Denne

fungerade blott några månader, hvarefter h^n ersattes af prinsen af Santo Bono, en neapolitansk ädling af erkänd redlighet och handlingskraft. Ej långt därefter inträffade presidenten Ustáriz' förut omtalade afsättning och skymfliga dom-fällande; till efterträdare åt honom utsågs, efter en kort interims-styrelse, don Gabriel Cano de Aponte, hvilken i krigstjänst under samtidens förnämsta franska härförare ådagalagt framstående duglighet.

Sedan man genom dessa personalförändringar försäkrat sig om laglydnad åtminstone hos kolonialstyrelsens främsta representanter, kunde man med hopp om framgång gå till åtgärder direkt riktade mot den så länge ostraffadt bedrifna smyghandeln. Ar 1716 utsändes från Spanien en örlogseskader af fyra fartyg till Söder-hafvet.1 Två af skeppen voro spanska och två f. d. franska, nämligen »el Conquistador» och »el Rubí», hvilka under namnen »le Saint Esprit» och »le Prince des Asturies» förut deltagit i syd-hafshandeln.2 Flottan stod under öfverbefäl af en fransk sjöofficer, M. Jean Nicolás de Martinet, och en annan fransman, M. de JONQUIÉRES, nämnes bland befälet.3 Ett af de spanska skeppen visade sig ej kunna bålla sjön, utan återvände till Buenos Aires, men de öfriga dublerade Kap Horn och anlände till Concepción i september 1717 4 Härifrån utgick M. de Martinet omedelbart på kryssning längs Chiles och Perus kuster, hvarest han påträffade ett antal fartyg från Saint Malo,' hvilka jämte sina dyrbara laster förklarades förbrutna. Den vinst, som härigenom tillskyndades den spanska statskassan, uppgick enligt den nye vicekonungens utsago till det betydande brloppet af 2,800,000 piaster, dels i kontanta penningar, dels i europeiska och kinesiska handelsvaror, hvilka upplades i Limas magasiner. Af de tagna fartygen, hvilka skola ha varit till antalet sex, utvaldes de tre bästa för att förstärka Spaniens örlogsstyrka i Stilla oceanen och bilda en eskader, som skulle öfvervaka handeln därstädes.5 Något vidare re-

1 »Quattro vascelli sono partiti per il mare del Snd, único mezzo che pote-vasi eseguire per levare ogni commercio illecito, e restituiré in pristinum il com-mercio di quel vasto mondo»; bref af Alberoni d. 17 jan. 1717 (Lettres intimes, s. 517).

* R. Cappa, anf. st. s. 209.

3 Enligt Cappa, som kallar honom »Mr. de la Junquier».

* Barros Arana, 5, s. 554.

6 Mémoires du duc de Saint-Simon, éd. Chéruel, T. 16, Paris 1857, s. 77sultat däraf omtalas emellertid icke, och M. de Martinet återvände till Spanien med en del af sin flotta år 1719.1 *

Underrättelsen om det lyckade företaget hade nått Europa redan föregående år och tyckes ha väckt stort uppseende. Saint-Simon omtalar saken i sina memoirer, såsom det förefaller, med tillfredsställelse, oaktadt det var hans egna landsmän som blefvo lidande, och Alberoni tillmätte den sådan betydelse, att han efter sitt fall särskildt omförmäler åtgärden bland dem, för hvilka Spanien hade honom att tacka; han uppger den konfiskerade summans storlek till icke mindre än 5 millioner piaster.8 Att han ej insåg, att det varit vida klokare att frigifva främlingarnas handel under lämpliga kontroller, kan man ej förtänka honom, ty tiden var alltför djupt fången i probibitivsystemets fördomar.

I öfrigt torde intet vara publiceradt angående den märkliga expeditionen, hvars närmare förlopp det skulle ha varit af stort intresse att kunna följa.3 * * * *

#

*

*

Det var för visso ett hårdt slag, som nu drabbat den franska sydhafshandeln, men dock ej ett helt och hållet förkrossande. Det var ett jämförelsevis ringa antal fartyg mtfn lyckats öfverraska och taga i beslag, och de som undgått förföljelsen sökte nog, dels i Kina, dels i Sydamerika, under skärpt försiktighet skörda så stor vinst, som den ökade risken medgaf. Anledning saknas ej heller att antaga, att äfven under den närmast följande tiden, som i af-seende å förevarande ämne mer än någon är insvept i dunkel, en och annan djärf sjöman åtminstone haft för

afsikt att å nyo uppsöka den förr så vinstgifvande marknaden på Söderhafvets kuster. I Frankrike hade emellertid inträdt förhållanden som gjorde, att

1 Barros Arana, 5, s. 555.

* »Lettre écrite à M. le Marquis N. N. à Gènes, par un prélat de Rome, le 19 juillet 1721» (Didot-Hoefer, Nouv. biographie générale, T. 1, Paris 1854, art. Alberoni, sp. 563).

3 Till fullständigande af förut citerade källuppgifter må tilläggas, att en kort

notis om Martinets expedition läses i Historia de Chile por el maestro de campo

Don Pedro de Cordoba y Figüeroa, 1492—1717 (Col. de historiadores de Chile,

T. 2, Santiago 1862, s. 315). E. Levasseur uppgifver (Syst. de Law, s. 152), att

enligt en samtida anteckning »i början af år 1720 en flotta under befäl af Martinet

återvändt från Söderhafvet med en last af 12 millioner»; att, såsom nämnde författare tyckes antaga, här skulle vara fråga om ett företag af det nedan omtalade Indiska kompaniet och om en af detsamma genom handel skördad vinst, är uppenbarligen oriktigt.dylika planer, om de blefvo satta i verket, endast kunde leda till enstaka företag af ringa betydelse.

De storartade finansprojekt, som skotten John Law uttänkt i sin uppfinningsrika hjärna och för hvilka han i Frankrike också lyckades vinna verkställighet, äro väl bekanta. Yi behöfva ej här sysselsätta oss med hans sedelbank, som skulle förmedla hela landets penningerörelse; — såsom en integrerande del i hans planer ingick också upprättandet af ett icke mindre storslaget handelskompani. Till verksamhetsfält för detta hade han utsett Louisiana, de rika, jungfruliga trakterna vid Mississippi, från dess mynning ända upp till de stora canadensiska sjöarna. Det nya kompaniet upprättades 1717, under namnet »Compagnie des Indes Occidentales», i det detsamma öfvertog de privilegier, som det äldre insol-venta Canada-kompaniet frivilligt afträdde, och kort därefter för-värfvade det genom ett fördelaktigt köp Senegal-kompaniets fartyg och öfriga ägodelar. Två år senare, efter det parlamentets motstånd mot regeringens af Law inspirerade .finansplaner blifvit brutet, framträdde denne med anspråk att för sitt kompani för-värfva så godt som monopol på all Frankrikes utländska handel. Han lyckades i maj 1719 förmå r egen ten att utfärda en kunglig ordonnans, hvarigenom på det nybildade kompaniet öfverlätos de privilegier, de skepp Qch den egendom, som innehades af de ostindiska och kinesiska kompanierna, endast mot förbindelsen att betala dessa kompaniers skulder. Då denna ordonnans förelädes parlamentet till inregistrering, anställdes ett förhör med alla i saken intresserade: kompaniernas representanter protesterade därvid mot de gjorda beskyllningarna för vanskötsel och misshushållning samt fordrade vederlag, och deputerade för en association i Saint Malo,1 hvilken faktiskt utöfvade nästan all kompaniernas handel, framhöllo än skarpare den skriande orättvisan i att dem skulle beröfvas förmåner, som de dyrt betalat, samt skepp och laster, hvaraf de väntade sig ersättning för gjorda uppoffringar. Parlamentets hemställan med anledning af dessa protester, att man skulle låta de förut beviljade privilegierna vara oantastade till den tid desamma utlöpte, lämnades dock utan afseende, och den 26 aug. 1719 förklarade regeringen, att den ofvannämnda deklarationen skulle betraktas som inregistrerad.2

Under dessa förhandlingar hade naturligtvis intet afseende fästats vid de personer, hvilka voro engagerade i den otillåtna

1 Jfr ofvan sid. 339.

8 E. Levasseur. Recherches historiques sur le système de Law, Paris1854, s.5Gff.handeln med transmarina länder; deras intressen voro visserligen af vida större ekonomisk räckvidd än de privilegierades, men mer eller mindre uppenbara lagbrytare k ande ej vänta undseende, då det gällde förverkligandet af Laws högtflygande kommersiella planer. Nästan hela oceanen tillhörde nu det af honom bildade kompaniet, och sedan detta förvärfvat den sista återstoden af bestående handelsrättigheter, utgjorde det, under det nya namnet »Compagnie des Indes», den enda privilegierade association, som existerade i Frankrike.1 Det är bekant, att Law inom kort

såg sig i stånd att uti detta kompani koncentrera icke blott all verksamhet för kolonisation och handel med främmande världsdelar, utan äfven myntväsen och skatteuppbörd, med ett ord styrelsen öfver Frankrikes hela finansväsen, till hvars ledare han lyckades svinga sig upp, icke blott faktiskt, utan äfven till namnet. Den ekonomiska svindel, hvari b an inledde franska folket, förkväfde också all annan företagsamhet än den, som stod i samband med det nyskapade aktiejobberiet; och den kolossala ruin, hvarmed detta ändade — före utgången af år 1720 var Law landsflyktig, hans bank och hans kompani ohjälpligt bankrutta — tillfogade Frankrikes ekonomiska krafter ett sår, hvarifrån landet ej på länge repade sig. Under den tid, som Frankrike stod under det öfverväldigande inflytandet af den djärfve skottens finansoperationer, höra vi ej talas om något företag med Söderhafvet till mål — staden Saint Malo, som varit dessa företags vagga och egentliga hemvist, hade sålt en del af sin handelsflotta till det allsmäktiga Mississippi-kompaniet.2

* *

*

Några spridda och delvis osäkra notiser om senare franska sydhafsfärder återstå att omnämna.

Bumey förmäler,* * 8 att år 1720 ett fartyg om 40 kanoner från Saint Malo, vid namn »le Salomon», tilläts att obehindradt sälja sina varor i llo, och att vid underrättelsen om denna framgång köpmännen i hemorten omedelbart utrustade 14 fartyg, hvilka i början af år 1721 anlände till Söderhafvet; nästan alla voro stora skepp, och ett af dem, »le Fleur de Lys», kunde föra 70 kanoner. Denna uppgift, hvarför ingen källa citeras, synes vinna bekräftelse

1 Levasseur, anf. arb. s. 105.

8 Levasseur, aaf. arb s. 152.

8 A chronol. hist. 4, s. 512.

Y mer. 13.

25/ O

genom följande meddelande hos en peruansk historieskrifvare. Ar 1721, säges det, kunde man för första gången efter 14 år af sända en silfverflotta från Peru till Panama, men denna expedition hade ej kunnat företagas, om icke vicekonungen genom en energisk demonstration fördrifvit fem franska fartyg, hvilka, under förebärande af nödtvång, inlupit i Callao, men i självfva verket hade för afsikt att drifva handel med kontraband.1 * * Slutligen anför vicekonungen markis de Castel-Fuerte i sin år 1736 afgifna ämbets-berättelse, att vid hans tillträde till styrelsen, d. v. s. år 1724, det franska skeppet >les Deux Couronnes» försålt sin last i Pisco; de påbud, som han med anledning häraf utfärdade för att förebygga ett återupptagande af den fördärfliga smyghandeln, hade kort därefter förnyats, då ett annat franskt fartyg, »la Providence*, i samma afsikt anländt till Arica i januari 1725. Sedan öfverheten denna gång lyckats göra sig åtlydd, förklarar vicekonungen med tillfredsställelse, att det onda blifvit uppryckt med rötterna,8 och i hans efterträdares berättelser finna vi ej vidare omtaladt något försök från fransk sida att bryta mot den för handeln med Spaniens kojonier lagstadgade ordningen.

Med året 1725 torde alltså den franska förbindelsen med Söderhafvet för långa tider hafva helt och hållet afstannat.

Min framställning är härmed förd till slutet. Vi hafva sett, huru de franska sydhafsfärderna efter de första osäkra och illa planlagda försöken snart nådde en betydande utveckling. I hundratal plöjde sedermera franska seglare af deras landsmän förut obeträdda banor. De gjorde sig hemmastadda i de af faror fyllda nejderna vid Kap Horn, de uppsökte hvarje hamn, hvarje redd på Sydamerikas västkust, de gingo tvärs öfver den vida oceanen till Kina och återvände på en nordligare väg än någon förut och länge efteråt vågade beträda, de beforo Californiens sedan mer än ett århundrade obesökta stränder och visade slutligen för första gången en främmande nations fredliga handelsflagga på Mexicos västkust.

Betydelsen af dessa färder beror i främsta rummet på de skatter, som genom dem tillflöto hemlandet. Fyra hundra millioner livres

1 Seb. Lobente, Hist. del Perú bajo los Borlones, s. 36.

* Memorias de los vireyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del

coloniaje Español, T. 3, Lima 1859, a. 238, 250.i ädla metaller skola ensamt skeppen från Saint Malo hafva hemfört, och dylika belopp, i hvarje tid betydande, knnna för dåvarande förhållanden betecknas som oerhörda. Att dessa skatter till större delen skulle uppslukas af krig och förvända finansoperationer förminskade ej deras värde i samtidens ögon.

Men färdernas betydelse inskränker sig ej härtill. För Frankrikes handel öppnades för en tid nya, hoppgifvande banor, och för dess industrialster bereddes afsättning på förut obesökta marknader. Att de långa resorna utgjorde en ovärderlig skola för tusentals franska sjömän är påtagligt, och man måste beklaga, att samtiden ej förstod uppskatta och tillgodogöra sig den vunna erfarenheten och skickligheten på detta område. Mot de första vetenskapliga resandena på Sydamerikas västkust utöfvade sydhafs-fararue gästfrihet, och själfva hopbragte de iakttagelser, på grund hvaraf kartorna kunde förbättras och navigationen göras säkrare i förut föga bekanta farvatten. Rent geografiska upptäckter lågo däremot fjärran från deras uppgift och sträfvanden; sådana skördades därför endast i ringa mått. För en af dem, fregatten »le Saint Antoine», torde dock kunna fastställas en bestående, om än blygsam plats i upptäckternas historia, och de återblickar och utredningar, hvartill dess resa gifvit mig anledning, torde berättiga att beteckna den förevarande skildringen som ett bidrag till geografiens historia.

Men illa lönade hemlandet dessa sina söners ansträngningar. Mot nästan obegagnade, men dock envist förfäktade privilegier hade de i början haft att kämpa; sedermera, hemligt eller öppet gynnade, hade de förledts till vidtgående uppoffringar af egendom och ansträngningar, hvaraf det allmänna beröfvade dem den väsentliga frukten; slutligen tillspillogifna åt fienders afund hade de mötts af stränga förbud och en obeveklig förföljelse — det var en fransman som tillfogade sydhafshandeln det slag, hvar-efter den ej mera förmådde resa sig.

Äfven Spanien, som väl ej kunde befinnas villigt att för deras skull öfvergifva sin kolonialpolitik, synes genom omständigheternas tvång hafva bort betrakta de främmande sjöfafarne med blidare ögon. Kriget hade redan omstörtat den af lag och sedvänja före-skrifna ordningen för samfärdseln, och utan fransmännens uppträdande hade moderlandet varit fullständigt afspärradt från kolonierna vid Stilla hafvet. Vi hafva också sett franska skepp beredvilligt hemföra de visserligen till beloppet ansenligt kringskurna skatter, som spanska kronan så ifrigt efterlängtade, samt till de aflägsna länderna öfverbringa så väl depescher som ämbets-män. Men dylika tjänster beredde dem ej ens förmånen att utan hinder få förse sig med vatten och lifsmedel.

För kolonierna åter var den genom främlingarna betryggade samfärdseln af högsta vikt. Därigenom räddades de från en tryckande hrist, varor och förnödenheter tillhandahöllos dem för rimliga priser, och ett verksamt skydd bereddes mot kapares härjningar. Att samtidigt nya, friare ideer fingo insteg hos den dittills från den öfriga världen afstängda befolkningen, har jag förut påpekat. Korruptionen, hvilken i följd af de franska handelsfärderna bragtes till sin höjd, kastar visserligen en mörk skugga öfver dessa, men skulden därför är mer att tillräkna tidsandan och det rådande systemet än dem, som af omständigheterna tvungos att begagna sig däraf.

Framför allt synas mig de förhållanden, hvilkas förbleknade minne jag sökt upplifva, innebära intresse såsom kulturbilder från en tid, så olik vår egen, och dock ej mer än 200 år aflägse. De lättade kommunikationerna hafva på våra dagar tryckt sin prägel, och vi kunna därför svårligen föreställa oss handelsfärder, som kräfva åratal. Det mest betydelsefulla som framgår vid jämförelsen mellan nutiden och det skildrade fordom är dock, att handel och samfärdsel redan vunnit och med allt större framgång sträfva att vinna hvad förr i så hög grad saknades, nämligen grundvillkoren för deras bestånd och utveckling — trygghet och frihet.

*

Bilaga 1.

Förteckning öfver franska sydhafsfärder 1703—1725.

Resorna anföras kronologiskt efter afgångstiden eller, då denna ej är känd, efter första bekanta datum.

I fråga om de i texten ofvan omtalade resorna hänvisas till denna, för öfriga uppgifter angifves källa; då därvid hänvisning till sida saknas, afses manuskripter i Dépôt de la marine. De tryckta källskrifternas titlar återfinnas med hjälp af det alfabetiska registret.

Tre fartyg återk. från Söderhafvet före aug. 1703 (ofvau s. 49).

i

Flere fartyg fr. Saint Malo afgå till Söderhafvet före april 1703 (ofvau s. 49).

Ett fartyg fr. Saint Malo återk. fr. Söderhafvet till Lissabon 1703 (ofvan

s. 49).

le Baron de Bretenil, kapt. Desaunais Bécard ; 1703 aug. afgår fr. Saint Malo, 1704 d. 22 sept. fr. Callao t. hemlandet, 1705 d. 18 maj ank.

t. Port Louis (ofvan s. 51—55).

le Joseph, kapt. Denermont, 1703—1705; i samma eskader som föregående (ofvan s. 50).

ie Saint Esprit, kapt. Porék, 1703—1705; i samma eskader som föregående (ofvan s. 50).

le Saint Charles, kapt. du Coudray-Perée ; 1703 d. 26 dec. fr. Saint Malo, 1704 d. 13 maj ank. t. Concepcion, 1705 maj återvänder fr. Callao t. Frankrike (ofvan s. 57).

le Mnrinet, kapt. Fouquet; reser tillsammans med föreg. (ofvan s. 57). le Jacqnes, kapt. Harinton; 1704 juli i Magelians sund (ofvan s. 58).

Ett fartyg, kapt. Desauoebs; 1706 juni vid Fernando Noronha (ofvan s. 58).le Philippe Quint, kapt. de Beaubriand; fore 1706 under resa till Söderhafvet förlist på Guineakusten (ofvan s. 68).

le Saint François, kapt. de Volereaux; 1705 fr. Saint Malo, 1707 jan. iCon-cepcion färdig att återvända till Europa (ofvan 8. 61).

le Sage Salomon, kapt. Noel; 1705—7 reser tillsammans med föreg. (ofvan s. 62).

Ett fartyg, kapt. de la Viconte-Villeauglamar; 1705 afseglar fr. Saint Malo, 1707 jan. i Callao (ofvan s. 62).

le Falmouth, kapt. Joseph Danican, 50 kan. fr. Saint Malo; 1705 d. 10 nov. afreser fr. Brest, vänder om i Magellans sund, 1706 förlist i La-Plata-floden (ofvan s. 62); kaptenen återk. t. Frankrike i dec. 1706 (Cunat s. 279).

le Danican, kapt. Rob. Surcouf, fr. Saint Malo; 1706 afreser fr. Frankrike, 1707 d. 12 okt. i Concepcion färdig att återvända till Europa (ofvan s. 62).

le François, kapt. de la Foliette-Descazeaux, 300 tons, 30 kan., fr. Nantes; 1706 d. 7 april afseglar fr. Frankrike (de la Nicolliére-Teijeiro 8. 68), 1707 mars i Concepcion (ofvan s. 7), 6 april ank. t. Valparaiso, 17 april därifrån t. Peru (Boisloré), 1709 d. 27 mars ank. t. Port Louis (ofvan s. 79).

le Patriarche, kapt. René d'Arquistade fr. Nantes, 200 tons, 24 kan.; 1706 maj afseglar fr. Frankrike, 1709 d. 5 april återk. t. hemlandet (ofvan s. 63).

le Maurepas, kapt. de la Verunne, 44 kan.; 1706 d. 14 juli fr. Rade de Penmarch, 1708 d. 11 maj återk. t. afgångsorten (ofvan s. 64—73).

la Toison d'Or, kapt. de Boisloré, 40 kan.; 1706—8 reser tillsammans med föreg. (ofvan s. 64—73).

le Saint Louis, kapt. Delamarre, 40 kan.; 1706 d. 14 juli afseglar tillsammans med de båda föreg., 1707 okt. fr.

Concepcion rundt Kap Hora t. Ostindien (ofvan s. 64--71). En berättelse om denna resa finnes i Dép. de la marine, Mss. Delisle, med titel: »Journal du chevalier Hebert depuis la Conception pour le Cap Home et de là droitement au Cap de Bonne Espérance, puis à Pondichéry 1707» (Van Beminelen s. 49).

l’Aurore, kapt. de la Rigaudière, vaisseau du roi; 1706 nov. fr. San Sebastian, 1708 mars återk. t. Rochefort (ofvan s. 73—75).

la Vierge de Grâce, kapt. Desantons, 56 kan., fr. Saint Malo; 1707 d. 17 jan. t. Concepcion fr. Europa, d. 19 april fr. Valparaiso t. Peru (Boisloré), 1709 april ank. t. La Rochelle (ofvan s. 77, 79).in TlMB* 4« Grâce, 20 kan., fr. Saint Malo; 1707 d. 17 jan. till Concep-cion frän Europa (Boisloré).

la Galère d’Or, fr. Saint Malo; 1707 d. 7 maj ank. t. Valparaiso, såld till spaniorerna, en del af besättningen hemförd af la Toison d’Or (Boisloré).

le Comte de Toulouse; 1707 d. 14 juni fr. Pisco t. Europa (Boisloré).

le Chancelier, kapt. ds Lonez, fr. Saint Malo; 1707 okt. i Concepcion (Boisloré), 1709 d. 27 mars ank. t. Port Louis (ofvan s. 79).

le Phélypeaux, kapt. Fodqübt, 56 kan., fr. Saint Malo; 1707 d. 10—16 nov. i Concepcion (Boisloré, Frondat), 1708 d. 20 jan. i Paraca (Frondat), 1709 d. 27 mars ank. t. Port Louis (ofvan s. 79).

le Saint Charles, kapt. de la Harpbrie Morel, 40 kan., fr. Saint Malo; 1707 nov. i Concepcion (Boisloré, Frondat), 1708 d. 20 jan. i Paraca (Frondat), 1709 d. 27 mars ank. t. Port Louis (ofvan s. 79).

le Royal Jacques, kapt. de Langellerie, 24 kan., fr. Saint Malo; 1707 nov. i Concepcion (Boisloré, Frondat), 1708 d. 20 jan. i Paraca (Frondat), 1709 d. 27 mars ank. t. Port Louis (ofvan 8. 79).

le Saint Charles, fr. Saint Malo; 1708 d. 20 jan. i Paraca (Frondat), såld till spaniorerna, 1712 aug. förliser vid Juan Fernandez, dit den begifvit sig för att inlasta fisk, »dont quelques françois y faisaient la pêche sous la conduite d’un nommé d’Apreraont, jadis garde du roi» (Frezier s. 86).

le Brillac, fr. Saint Malo; 1708 d. 20 jan. i Paraca (Frondat).

le Saint Antoine, kapt. de Frondat, 300 tons, 44 kan., fr. Brest; 1707 d. 30 jan. afseglar fr. Port Louis, 1711 d. 27 aug. återkommer t. Brest (ofvan s. 101—320). Den första Kinafararen.

la Diligente, kapt Legribl, senare kapt. Martin, 30 kan., fr. Dunkerque;

1707 d. 28 aug. afseglar fr. Dunkerque, 1708 d. 19 aug. fr. Brest

(Dubocage); 1710 d. 16 aug. ank. t. Pisoo (Frondat).

la Découverte, kapten Dubocage, 28 kan., fr. HÂvre; 1707 d. 28 aug. fr.

Dunkerque, 1716 d. 23 aug. återk. till HÂvre (ofvan s. 326—334).

Kinafarare.

l'Aurore, kapt. Langnauan Crosnier, senare kapt. Legriel, 34 kan.; 1707 d. 15 okt. fr. HÂvre (ofvan s. 326), 1710 d. 7—13 sept, i Pisco (Frondat), 1711 d. 26 aug. âterk. t. Brest (ofvan s. 318).

la Princesse, kapt. de Benac, senare kapt. Martin, 42 kan.; 1707 d. 15 okt. fr. HÂvre; 1715 d. 24 mars fr. Ilo till Europa (ofvan s. 326— 334). Kinafarare.le Saint Jean Baptiste, kapt. Doublet, 500 tons, 36 kan., fr: Marseille; 1707 d. 14 dec. afseglar fr. Marseille, 1711 d. 22 april återk. t. Port Louis (ofvan s. 94—96).

l’Atlas; 1708 d. 29 dov. ank. till Maldonado i La Plata fr. Sdderhafvet, d. 11 dec. afreser till Europa, men måste sättas på land i sjunkande tillstånd (Fouillée 1: 285, 286).

l’Aimable, kapt. Chabert, vaisseau du roi; 1707 aug. el. sept, från Tonlon; 1709 d. 27 mars återk. till Port Louis (ofvan s. 77).

la Nôtre-Dame de l’Assomption, kapt. Posée, 44 kan., fr. Saint Malo; 1708 d. 28 jan. afresa från Saint Malo, 1710 d. 28 aug. återk. dit (ofvan s. 87—88).

le Saint Joseph, fr. Provence; 1708 d. 20 jan. i Paraca (Frondât), 1709 d. 27 mars återk. t. Port Louis (ofvan s. 79).

la Confiance; 1709 d. 27 mars återk. t. Port Louis (ofvan s. 79).

le Saint Jean. Baptiste fr. Saint Malo; 1709 d. 27 mars återk. t. Port Louis (ofvan s. 79).

le Hävre de Grâce, såld till spaniorerna, 1709 kapad af Woodes Rogers (ofvan s. 287).

la Lune d’Or, såld till spaniorerna, 1709 kapad af Woodes Rogers (ofvan

s. 287).

le Solide, kapt. de Raguenne Mareuil, 44 kan., fr. Port Louis; 1709 fr. Frankrike, 1710 d. 15 nov. fr. Peru t. Kina, 1716 återk. fr. Frankrike (ofvan s. 321—325). Kinafarare.

le Saint Jean Baptiste, kapt. Morin, fr. Saint Malo; 1710 d. 25 juni ank.

t. Pisco, såld till spaniorerna, kapten och besättning hemförda af le Saint Antoine (ofvan s. 300, 304).

le Phélypeanx, kapt. Noail du Parc, 50 kan., fr. Saint Malo; 1710 d. 14 sept, i llo (Feuillée 3: 35), 1711 d. 8 febr. afseglar fr. Concepcion, d. 26 aug. ank. t. Brest (ofvan s. 314—318).

l’Éclair, kapt. de Boisloré; 1710 d. 13 sept, afseglar fr. Brest, 1713 d. 1 mars fr. Callao till Kina (ofvan s. 337 — 338). Kinafarare.

le Joyeux, kapt. Roche, fr. Saint Malo; 1710 vid Ilha S. Catharina på Brasiliens kust (Frezier s. 18), 1711 d. 25 febr. i Concepcion, såld till spa-niorerna (ofvan s. 314).

le Lysidore, kapt. Besard; 1710 vid Ilha S. Catharina (Frezier s. 18).le Prince des Asturies, kapt. de Volereaux, 66 kan., fr. Brest; 1711 d. 9 dec. i närheten af Kap Horn, »réduit à une étrange extrémité manquant absolument de vivres»; påträffas och undsättes af l’Éclair (Labbe s. 87); 1718 dec. till Concepcion fr. Callao, 1714 d. 19 febr. afseglar till Frank* rike (Frezier s. 256, 258); sedermera s&ld till Spanien och under namnet »el Rubi» deltagare i M. de Martinets expedition (ofvan s. 390).

les Deux Couronnes; 1711 d. 21 dec. i Concepcion färdig att afsegla t. Europa (Labbe s. 88).

le Saint Jean Baptiste; 1711 d. 21 dec. i Concepcion färdig att afsegla t. Europa (Labbe s. 88).

le Comte de Torigny; 1711 d. 21 dec. i Concepcion färdig att afsegla t. Europa (Labbe s. 88).

la Grande Reine d’Espagne, kapt. Brunet, fr. Saint Malo; 1711 afresa fr. hemlandet, 1711 d. 6 nov. i Port de bon succés p& Eldslandet (Frezier s. 31), 1712 nov. afseglar fr. Peru, 1713 d. 1 febr. Guam, 25 febr. Manila, slutet af mars Kanton (Van Bemmelen s. 53), 1714 äterk. till Cadiz (ofvan s. 335). Den första franska världsomseglaren.

la Petite Reine d’Espagne, kapt. des Lauriers-Torrent, fr. Saint Malo; 1711 afresa fr. hemlandet, f5re sept. 1714 äterk. t. Frankrike (Arch. de la Bastille 13: 141, 143).

la Nôtre-Dame de 1’Incarnation, kapt. Brignon, portugisiskt fartyg taget i Rio de Janeiro 1711, därifrån t. Söderhafvet, 1711 vid Falklandsöarna (Frezier s. 265), 1713 d. 30 sept, såld i Callao (Frezier s. 173, ofvan s. 368).

la Concorde, kapt. de Pradel-Daniel, 20 kan., fr. Saint Malo; 1711 juni fr. La Rochelle med Duguay-Trouins eskader t. Rio de Janeiro, 1714 sålde i Valparaiso varor för mer än 133,000 piaster (Amunåtegui 3: 318), 1715 maj i Concepcion, där ett beslag, som myndigheterna gjort å kaptenen tillhöriga varor, upphäfdes af presid. Uståriz (ibid 3: 323), 1715 d. 4 dec. ank. t. Callao (ofvan s. 353). Antagligen såld till spanio-rernn, ty med ett skepp af samma namn reste den afsatte vicekonungen Ladron de Guevara d. 18 mars 1718 fr. Callao till Acapulco (Cappa XI: 207).

l’Assomption, kapt. Champlorbt le Brun; 1712 d. 24 juni ank. t. Concepcion, 1713 i Valparaiso, 1714 i Quintero (Frezier s. 81, 108, 115, 256), 1714 i Valparaiso, där varor såldes till samma belopp som föreg., presid. Uståriz betingade sig 6 % å 104,000 p. af försäljningssumman och köpte själf för 30,000, till större delen lärft (Amunåtegui s. 317, 319, 321).

lc Grand Duc du Maine fr. Saint Malo; 1712 resa t. Söderhafvet; en rese-journal finnes i Dépôt de la marine.le Saimt Joseph, kapt. Ddchéne Battas, 36 kan., fr. Saint Malo; 1712 jan. afresa fr. Frankrike, Frezier medföljer (ofvan 8. 358), 1713 maj i Co-quimbo, kaptenen kade för nfsikt att dröja omkr. två år i 6öderhafvet (Frezier 8. 123).

la Marie, kapt. du Jabdais Daniel, »vivandier» åt föreg.; 1712 jan. fr. Saint Malo, 6. å. juni i Valdivia och Concepcion (Frezier s. 40, 113, 115; ofvan s. 358, 360).

la Marianne, kapt. Pisson, fr. Marseille; 1712 d. 18 juni i Concepcion, 20 juli därifr. t. Ilo, 1713 sept. i Callao, d. 9 okt. därifr. t. Concepcion,

1714 d. 19 febr. afseglar därifr., d. 17 aug. ank. t. Marseille (Frezier

s. 45, 81, 172, 251, 256, 258; ofvan s. 365).

la Tierge de Gr&ce fr. Saint Malo; 1712 sept. i Concepcion färdig att afgå

t. Frankrike, en af besättningen dödar en spanior (Frezier 8. 95; ofvan s. 361), 17 lä d. 28 juli återk. t. Frankrike (Corresp. contr. fin. 3: 1500).

le Saint Clément, kapt. Josselin Gardin fr. Saint Malo; 1712 fr. Frankrike, vid Kap-Verde-öarna (Frezier s. 11, 13), vid Ilha S. Catharina, där en slup med 14 inan går förlorad (ibid. s. 19), 1713 d. 22 jan. ank. fr. Concepcion t. Valparaiso under spansk flagga (ibid. s. 113; ofvan s. 370),

1715 nov. fr. Pisco t. Frankrike (Le Gentil I: 133). En journal öfver resan finnes i Dép. de la marine (Van Bemmelen s. 54).

Ett fartyg, 20 kan., »pingre du Saint Clément», 1712—13 (Frezier 8. 11, 19, 113).

le Saint Jean Baptiste, kapt. Villemorin, fr. Saint Malo; 1712 d. 3 dec. fr. hemorten (ofvan s. 377), 1713 i maj passerar Le-Maire-sundet (Frezier 8. 31), d. 13 nov. i Concepcion (ibid. s. 255), 1716 d. 8 mars i Arica (Dnbocage).

le Saint Jean, kapt. Durourk, fr. Saint Malo, »vivandier du Phélypeaux»; 1713 d. 24 april i Copiapo (Dubocage).

la Sainte Barbe, kapt. Marcand; 1713 d. 25 maj upptäcker Canal de S:te Barbe vid Eldslandet (ofvan s. 367), 1714 jan. ank. fr. Valparaiso t. Concepcion (Frezier s. 256).

1’Hermione; 1713 d. 28 juli återk. t. Frankrike (Corresp. contr. fin. 3: 1500).

la Marie Angélique; 1713 d. 28 juli återk. t. Frankrike (ibid.).

le Dauphin; 1713 d. 28 juli återk. t. Frankrike (ibid).

Ett fartyg, 150 tons, kapt. de Russy, »sous comraandement du Saint Esprit»; 1713 d. 10 aug. fr. Arica (ofvan s. 362).

la Sainte Bose, kapt. de Saint Jouan, 50 kan.; 1713 aug. förhyres af vice-konungen i Lima för 5000 p. i månaden och utsändes att förfölja engelska kapare (Cappa XI: 205).le Petit Charles $ 1713 d. 16 aug. fr. Arica t. Ilo (Dubocage), inköpes af M. de Raguenne for att däri inlasta le Solides varor (ofvan s. 325).

le Bean Berger, kapt. Toban; 1713 d. 22 sept. ank. t. Ilo efter att ba sålt sin last (Dobocage), nov. ank. fr&n Callao t. Concepcion, 1714 d. 19 febr. afseglar därifrån t. Frankrike (Frezier s. 255, 258).

la Marguerite fr. Saint Malo; 1713 sept. ank. t. Pisco, 1713/14 dârifr. t. Concepcion (Frezier s. 172, 256).

le François fr. Saint Malo; 1713 d. 13 nov. i Concepcion (Frezier s. 255).

le Saint Pierre, kapt. Carman, fr. Saint Malo; 1713 d. 13 nov. i Concepcion (Frezier s. 255), berättelse om eldsländame (ibid. s. 78).

la Fidèle, kapt. Dupré Sigale, fr. Brest; 1713 afseglar fr. Frankrike. En journal öfver resan finnes i Dép. de la marine.

le Martial, kapt. de la Villepoulet, 50 kan.; 1713 fr. Frankrike t. Eina, 1718 juli återk. t. Ostende (ofvan s. 339, 344, 352). Vårldsomseg-lare.

le Chancelier; 1713/14 ank. fr. Frankrike t. Concepcion (Frezier s. 256).

la Marianne, »flûte sous les ordres du Chancelier»; 1713/14 t. Concepcion (Frezier s. 256).

la Bien-Aimée, kapt. de Cocrty Hardouin, senare kapt. du Lys; 1713 fr. Frankrike, 1716 d. 11 mars fr. Callao t. Eina (ofvan s. 343, 344). Kinafarare.

le Poisson-Yolant; 1713 fr. Frankrike (ofvan s. 379), 1713/14 ank. t. Concepcion (Frezier s. 256).

le Saint Esprit, kapt. Beauvais Gbout, fr. Saint Malo; 1713/14 fr. Callao t. Concepcion, en af besättningen dödar en spanior, 1714 d. 19 febr. afseglar därifr. t. Frankrike (Frezier s. 256, 257, 258).

l'Aigle, kapt. de Morandé; 1714 i Valparaiso, säljer varor för mer än 133,000 p., Uståriz köper däraf för 20,000 och tar 6 % provision för 84,000 (Amunåtegui 3: 317, 319, 320).

le François, kapt. du Fresne Marion, fr. Saint Malo; 1714 i Concepcion (ofvan s. 290).

le César fr. Marseille; 1714 d. 17 febr. auk. fr. Frankrike t. Concepcion (Frezier r. 257).

le Fidèle fr. Saint Malo; 1714 i Bahia på väg t. Söderhafvet (Frezier s. 271), 1715 d. 2 jan. på väg fr. La Plata möter le Jupiter, d. 13 febr. ank. t. Concepcion (Béven).le Comte de Lamoignon; kapt. Baillif, senare kapt. de la Fond; 1714 af-seglar fr. Cadiz, 1716 d. 11 mars fr. Callao t. Kina, 1717 d. 21 juni ank. t. Bourbon, nov. kondemnerad i Bahia (ofvan s. 343, 348, 349).

le Jupiter, kapt. Béven, 24 kan.; 1714 d. 17 juli fr. Bayonne, 1716 d. 3 mars fr. Huacho t. Kina, 1716 d. 26 juni—1717 d. 16 febr. i Amoy, 1718 d. 13 mars ank. i. Vivero, senare t. Genua (ofvan s. 339—351). Världaomseglare.

le Vainqueur, kapt. Bourdas, fr. Saint Malo; 1714 d. 30 aug. fr. Frankrike, 1715 d. 5 mars ank. t. Concepcion, s. å. senare i Valparaiso, Arica och Iio (ofvan s. 380, 382).

le Saint François, kapt. Joaquih d'Arquistade, fr. Saint Malo; 1714 fr. Frankrike, 1715 april vid Eldslandet, 1716 d. 8 mars i Arica färdig att afgå t. Kina, 1717 &terk. t. Frankrike (ofvan s. 353—356).

le Malo, kapt. de Champfloret; 1715 april afg. fr. Valparaiso t. Frankrike (Le Gentil 1: 37).

le Dauphin, kapt. du Sandrais; 1715 april ank. fr. Frankrike t. Chile, 1716 d. 5 jan. fr. Callao t. Kina (ofvan s. 353).

le Marquis de Maillebois, kapt. Godin, senare kapt. de la Perche, 24 kan., fr. Saint Malo; 1715 d. 10 okt. i Pisco, d. 21 okt. afg. fr. Paraca, d. 23 okt. ank. t. Callao, 1716 d. 6 juni fr. Guam t. Kanton, 1717 d. 3 maj ank. t. Bourbon, i slutet af &ret afseglar fr. Bahia t. Europa (ofvan s. 344, 348, 349, 352). Världsomseglare.

la Laurette; 1715 d. 23 okt. i Callao färdig att afsegla t. Kina (ofvan s. 353).

le Phélypeaux; 1715 d. 23 okt. i Callao, d. 13 nov. afseglar därifr. t. Frankrike; därvid medföljer den ofvan omtalade don Juan de Mur med sin familj för att tillträda sin befattning s&som guvernör p& Canarie-öarna (Dubocage).

le Saint François, kapt. Duplessis Sascan, fr. Cap Frenel; 1716 afseglar fr. Frankrike. En resejournal har funnits i Dép. de la marine.

le Saint Jean, kapt. LeGobien; före 1716 vid Falklandsöarna (Freziers. 264).

l’Aigle Volant; 1716 el. 1720 sändes af vicekonungen Morcillo t. Spanien med en half million piaster (Cappa XI: 211).

le Salomon 45 kan.; 1720 i Ilo (ofvan s. 393).

le Fleur de Lys, 70 kan., och 13 andra skepp 1721 i Söderhafvet (ofvan s. 393).

les Deux Couronnes; 1724 i Pisco (ofvan s. 394).

la Providence; 1725 jan. i Iquique (ofvan s. 394).

*

Bilaga 2.

Prislistor å kinesiska varor, inköpta i Kanton och försålda i Peru af skeppet le Saint Antoine.

Prix des marchandises.

»

Pour ne pas embarasser ceux qui liront cecy je vay mettre la valeur en livres de France et en tæls de l’autre costé.

Nota. C’est le prix de chaque pièce, qui doit contenir 38 cobes ou pieds de roy, qui font 11 aulnes ou 16 vares.

Valleur de Chine. Noms des marchandises 1 Argent de France Taels Masses Cand. Livres! Sols Den. 5 2 La pièce de Damas de 8 fils . . . 26 i 4 8 — * » Satins à fleurs . . . 24 — \ 1 4 4 — > » Satins unis 22 — 1 5 2 — > 1 » Gourgourans de 8 fils 26 — ” I 4 3 — » l » Gourgourans de 6 fils 22 10 4 — — > » » Pequins ou tafetas larges 20 — — 6 8 — » * > Estamines de soye . . 28 — — 5 2 — » » > Primaveras larges . . 26 — — 4 — — » * » » estroites. . 20 — 1 2 — > » > Sasayas ou petit tafetas 6 — — 1 2 — > 1> * LÍDZ68 6 — — 1 5 > » Meleques 1 6 5 — » » Imperatriz> 32 10 — 1 * > ® PetitfloresJ 11 — — > » » Brocard de première sorte 55 — : 9 — — > > » » » seconde » 45 — t 7 — — » > » > * troiziesme * 35 — j — — — » » » Bas de Soye, depuis 50 s. jusqu’à .... 4 10 — 16 — — Cire, le pic à 80 — — 2 5 — Listonerie, la livre & 12 10 1 1 — 5 Soye bonne torze, la livre .... 5 5 1 9 — — La pièce de velours cizelés de soye 45 — j — — — Rubans or et argent, le pied de roy — 6 4 : — — 3 Gobelets de porcelaine ordinaires, la pièce — 3 — 1Droits.

Ces droits sont calculés pour 1 quintal de Chine ou 131 livres poid d’Espagne.

Livres Sols Pour 1 pic pezant ou 100 livres de Chine 12 Pour les droits des 24 % 3 — Pour la balance 2 % et autant pour les escrivains — 4 Pour droits du tribunal et gens de douane — 10 Et en monnoye de Chine 3 T. 1 m. 4 cand. = 15 14

Déplus pour l’argent 5 % quoyqu’on ne payoit du commencement que 4 %.

Prix de nôtre vente

chaque pièce pour être marchande doit avoir 16 vares d’Espagne.

Damas et satins ouvrés, la pièce à............................piastres 36 —

Satins unis... » 33 —

Gourgourans de 8 fils... » 36 —

d:o de 6 fils... » 32 —

Pequins larges.. » 30 —

Estamines de soye... » 36 —

Primaveras larges... » 29 —

d:o étroites.. a 25 —

Sasayas ou petit tafetas... » 6 —

Linzes ou petit satins.. > 6 —

Meleques... * 57 —

Impératrices.. » 56 —

Petiflores.. » 45 —

Brocard de première sorte, cont. 16 vares à 9 p.............. » 144 —

d:o de seconde à 7 p. la vare................................... » 112 —

d:o de troisième à 5 p. la vare................................. s 80 —

Bas de soye à homme.. » 6 —

Cire, le quintal.. * 130 —

Listonnerie... » 25 —

Soye bonne à coudre.. » 13 —

Velours cizelés de bonne qualité à 5 p. la vare................ » 80 —

Gobelets de porcelaine ordinaire, la douzaine .... 12 —

Rubans d’or et d’argent, la vare.................................. > 1 —

Les vernis qui coûtaient 8 s. en Chine se vendait .... » 8 —

Un jeu de boules de billard de 4, qui coûtait 18 livres . . » 50 —

Nous recevions l’argent du payement aux prix suivants

Recette de l'argent.

Les pi fies le marc à...8 piastres 2 R.

Les barres le inarc à (jadis à 8 p. 6 r.)........................9 > 6 •>

La vaiselle à..7 » — >

*

Bilaga 3.

Deklinationsobservationer utförda ombord på franska skeppet le Saint Antoine 1707—1711.

Såsom tillkännagifvits & sid. 120 här ofvan, hade det varit min afsikt att meddela samtliga de deklinationsobservationer, som jag antecknat ur de af mig använda så väl handskrifna som tryckta berättelserna om sydhafs-färder under 1700-talets två första årtionden. Detta är dock numera väsentligen obehöfligt, sedan flertalet af dessa observationer offentliggjorts af doktor W. van Bemmelen i hans nyss utgifna arbete: Die Abweichung der Magnet-nadel; Beobachtungen, Säcular- Variation, Wert- und Isogonensystcme bis zur Mitte des XVIIIUn Jahrhunderts (Batavia 1899). Denne författare har nämligen, på begäran, genom mig fått anvisning på det i Dépôt do la marine befintliga observationsmaterialet och äfven erhållit utdrag af observationerna i Pierre Moiries i Stockholm förvarade manuskript. Något väsentligt har jag ej att meddela härutöfver annat än i fråga om »le Saint Àntoines» färd, angående hvilken källorna endast till en del varit för d:r van Bemmelen tillgängliga. Jag vill därför här anföra samtliga därunder gjorda deklinationsobservationer jämte de af observatörerna själfva uppgifna geografiska positionerna.

För att framlägga iakttagelserna i ett skick, som lämpar sig för omedelbar användning, hafva äfven de rättade longituderna blifvit bifogade, hänförda till Greenwichs meridian. För de härvid nödiga beräkningarna har jag att tacka det välvilliga biträde, som lämnats mig af d:r V. Carlheim-Gyllen-

8KÖLD.

Reduktionen till Greenwichs meridian har skett genom subtraktion af 16 39' ifrån de uppgifna longituderna ifrån Tenerife. De återstående felen i longituderna hafva bestämts genom en uoggrann jämförelse af laget hos hvarje punkt, där de sjöfarande bestämt sin »point», med de bästa tillgängliga sjökort och uppgifterna i Connaissance des Temps. Med kännedom om hamnarnas geografiska läge kunde med ledning af Moiries pejlingar vid sättandet af kursen utgångspunktens läge noga beräknas. Genom jämförelse af det uppgifna läget med det verkliga erhölls följande tabell för felen i latitud och longitud under hela resan.Period. 0 r t. D a g. Latitud enligt Moirie. Korrek- tion. Longitud enligt Moirie. Korrek- tion. 1 Pisco > Callao 1706. Mars 22, 2h » » 7" » 23, 0- 13s 40' S + 13' — 1' 285° 1' 280* 23' 282* 44' + 2*46' + 3* 3' + 2*58' Guacho .... Guam » 30, 2" Juin 20, 4h 11° 8' S 13? 11' N + 8' + 7' 279*16' 150° 47' + 3* 4' — 5*34' Hl{ Guam1 * * . . . . C. Engaño . . . » 23, 3“ Juillet 9, 0" 18? 42' N > — 6' 147* 41' 124°17' -3* 2' — 1*49' lies Babyanas . . Canton8 . . . . » 9, 20" > 18, 6h 19° 27' N — 22' > 123*56' 117" 6' — 2*46' — 3*13' "l Sonbou .... Ponafidin.... Lots Wife . . . I. St. Clément 8 (Dare 1700. Avr. 11, 7h » 28. 17“ » > 20h Juillet 23, 0h ;fter hela viigen landk 25° 5' N 30s 23' N 30° 4' N 33° 15' N änning af Cali; + 13' + 2’ — 16' — 16' 'orniens 124° 4' 146* T 146° 28' 249*25' kust.) 1 1 1 1 H* VI Las Tres Marias f Août 13, 22b Va l \ » 16, 4b / 21“ 38' N 0 P ? VII 1 Banderas.... I. Galapagos 4 *. . Sept. 5, lh Oct. 8, 4", 6h, 20“, 24h 20° 53' N í 0?20' N I \ 0°35' N f 1— 8' + 4' 247*45' 263*10' + 6*44' + 6* 7' VIII Arica Dec. 7, 6" 18° 37' S + 8' 289*54' — 0?45' IX lio 1710. Janv. 25, 0* 17*45' S + 14' » > *{ Pisco Valparaiso . . . Sept. 16, Oh ? Oct. 11, 0h 13*38' S + 7' ? ! 297* 0' 299*40' + 2*54' + 4*34' XI{ Valparaiso . . . Arica » 20, 5h Nov. 3, 0h 32’ 48' S 18'28' S + 12' + 22' 298*50' 283*36' + 6* 5' + 5*53' xn Arica Concepcion . . . » 28, 6h 1711. Janv. 2, 21h V» > 37*24' S — 2' + 21' 284*53' 283*50' + 4*28' + 2*38'

Häraf erbål las följande korrektioner, smn anbragts på longitudema: I perioden . . . . fel = +3' 0'.

II » ....»= + 3 .07 — 0°.i062 (t — Mara 30).

III » .... 5 = — 3\o3 + O°.0750 (t — Juin 23).

IV > ....* = --5°.12 — 0°.O676 (t — Avr. 11).

V » ....» — —6 .10 — 0 .0349 (t — Avr. 28).

1 Kiittadt efter ett holländskt sjökort.

* Punkterna identifierade med hjälp af ett engelskt sjökort öfver inloppet till Canton-floden.

9 Enligt sid. 277 här ofvan är denna ö i verkligheten San Nicolas.

4 Här är antaget att latituderna hos Moirie äro riktiga och alltså de sedda öarna

voro I. Bindloe och I. Abingdon.VII perioden . . . . fel = VIII :> . . . . ^ = X > . • . . » = XI J • . • . £ = XII » • • . . y> =

+ 6° 26'.

+ 6°.12----(T.0739 (t — Oct. 8).

+ 2°.90 + 0\0668 (t — Sept. 16). + 5° 59'.

+ 4°.47 — O°.05ii (t — Nov. 28).

Enligt dessa formler hafva longitudskorrektionerna beräknats.

M. de Fbondats longituder från 1707 och 1711 hafva endast kunnat refereras till Greenwichs meridian, då nödiga data för en noggrannare beräkning saknas.

Longituderna pä Nolins karta för anslutningspunkterna öfverensstämma väl med de af Moirie angifna; på Nolins longituder har därför kunnat appliceras samina korrektioner, som beräknats för Moiries egna (se följande tabell). Emellertid har datum måst tagas dels efter Pierre Moirie, dels efter Frondat; där endast den senares uppgifter finnas, kan i allmänhet endast månaden uppgifvas.

1 1 Orternas läge 1 Enligt Nouns karta. Efter Moirie. t T.nt Long. fr. 1 T.nt Long. fr. um« Tenerife. unit Tenerife. Guacho 11° 40' S 295’40' 11° 8' S •295° 55' Guam 13' N 164° 13° 18' N 164° 20' ¡ Cantón (inloppet) 20° 50' N 134° 40' 21° 6' N 134° 5' i I. Saint Antoiue (Ponafdin) 30* 10' N ^SO' 30° 23' N 162° 45' 1 I. Saint Clément 33° 20' N 245° 30' 33° 15' N 2665 4' | I. de Cedros 28° 30' N 250“ — — C. San Lucas 22° 50' N 261° — — Las Tres Marías 21° 30' N 263° 30' 21° 38' N — I. Galápagos (Chatam I.) 1° N 282° 40' 0°47' N 280° 48' Arica 18M0' S 3or 19° 5' S 300^4'

M. de Frondat, Observations de la campagne

(Mscr. Dépôt de la marine).

1707 le 3 mai. Par la hauteur de 31' 16' S et 351° 54' de long. (335° 16' long, de Greenwich). Dans ces parages nous avons trouvé pendant plusieurs jours 16° de variation NE.

1707 le 2 sept. Nous avons apareillé de l’He des Maldonnadcs pour faire route au détroit du Maire, faisant la route de l’E ensuite du SSE ou du SO a/4 O jusqu’à la hauteur de 44 ' S, ayant toujours trouvé 16° et 18' de var. NE, étant par la long, do 322° 24' (305° 46' long, de Greenwich).

1707 le 15 sept. 45’ 50' S 19° 20' var. NE.

» le 18 oct. Nous avons vue la terre [côte occid. de la Terre de Feu], qui se trouve être la même que nous avons vu 8 jours auparavant. . . ayant toujours fait la route du O et du NO, la var. s’étant trouvé toujours de 22° 30' NE.

Tmer. ¡3.

261707 le 19 oct. Nous avons plus trouvé que 17 30' de var. NE.

» le 1 nov. Nous avons fait la route de NNE, ayant trouvé les vents en boBture au SE, ne trouvant plus de variation que 15°, 12° et 10°.

1711 le 5 avril. 22* 30' var. NE. Nous avons vu la terre au NE Y* N environs 10 lieues, qui sont les îles de Barnewelt.

1711 du 7 au 8 avril nous avons sorti du détroit du Maire ... les var. ont été de 22' 30' depuis nôtre sorti du détroit du Maire jusqu’ aujourdui le 30 avril 1711, que nous trouvons 8* 30' de var. NE, toujours en diminuant nous nous faisons par les 20*22' S et 345*41' long^. (329e 3' long, de Greenwich).

Extrait du journal de la traversée du Pérou à la Chine

(Mscr. Dépôt de la marine).

o Ar. Mün. Dag. Dckl. Lat.1 Long, friin Tenerife. 1 Long, från Green- wich, 1708 Mars 22 Appareille de la rade de Pisco, 23 J'ai forint- - mon point, qui est par les 1ÍT50' S et par les 2973 long. La route estimée depuis hier 6 h. du soir in’a valu le NNO 241 /s lieues. Avril a 5’ 30' E 9* 16' S ! 291*25' 277*25' 5 4° 30' E 8° 16' S ! 287’ 55' 273* 40' 6 4° 25' E 8* 4' S 287* 12' 272° 50' 7 4' E 7*45' s; 286* 10' 271* 45' 9 3° 42' E 6* 30' S 283*12' 268* 35' 17 2° 4'E 2° 13' S 275* 25'1 259° 55' 21 3° 12' E 1* 5' S 272* 8' 256* 15' 23 0’ 10' E 0° 20' S 271* 5' 254° 50' Mai 16 2° E 12*16' X 239* 37' 221* 5' 21 3° E 13*20' X 226* 3b' 207* 35' 24 2® 17' E 14° 10' N 219*35' 200' 10' 25 4* 17' E 14*47' N 217*26'] 198* 0' 28 5* E 14*18' N 210*42' 190*55' 29 7* 47' E 14*31' Ni 208* 32' 188* 40' 30 6° 42' E 14* 11' N 206* 19' 186* 20' Juin 2 9° 8' E15* 0' N 200*49' 180° 30' 4 9* 40' E 14*27' N 196* 29' 177* 0' 5 9° 40' E 14*34' N 194*12' 173* 35' 7 10° 49' E 15° 49' N 190*28' 169“ 40' 8 9" 42' E 14" 35' N il89* 28' 168*30' 9 11* 47' E 14' 34' N 187* 17' 166* 15' 10 12" 5' E 11*12' N ! 185* 45' 164* 35' 11 11" E 14*38' N 184* r 162*45' 12 115 E, 13° 45' N 182“ 3' 160* 40' 9° 27' E — — — 13 10’42' EU* 3' N ¡180* 12' 158*45'

9 Ar. Man. Dag.j Dekl. Lat. 1 Long, från Tenerife. 1 Long. från Green- wich. 1708 Juin 14 10’ 33' E ! 13*25' N 178* 15' 156*40" 19 9* 3(7 E i 13*30' N 169*29' 147*20' 20 8* 17' E 1 — — — Guam. J ’ai marqué ou reglé mon point d'arrivée; la route estimée m*a valu lat. estimée N 13*31'. long, arrivée 164° 58\ 28 6* 12' E 1 15*49' NI 157* 39'i 138*15'! 29 I 4* 59' E 16*14' X, 155’ 44' EU* 30' Juillet 1 4* 42' E 16*23' N 150* 59' 131* 55 2 3*

32' E 17* 3' N 149* 26' 130*25' 3 3* E 17° 4b' X 147* 49' 128*55’i 7 2* 8' E ¡ 18*31' X 143* 2' 124* 25'| 8 1*27' E 18*37' X 142° 0' 123T 25' À midi Cap Engaño O 1 4 80 5 lieues (MoiRIE). 12 0*20' W 18*50' X 137*55' 118*15' 13 0e 21' W ¡19* 12' X 137* 22' 117* 40' 15 1* 32' W 19*35' N 136* 17' 116*35' 17 2* 5' W 21* 6' N 134* 5' 114*25' La côte (le Chine ; au NNO 7 lieue» (Moirie). 1 18 2*33' W ¡21*56' X — 114*30' 19 2*55' W 22* 10' X2 — 114*25' 20 3* W 21*42' N — 113° 50 Ile de Montano au N 1 * XO 3. O, 8 lieues et les îles les plus u ro de> Viades au NX O 5. O., 10 lieues (Moirie).

1 Efter Pierre Moi rie.

2 Efter engelskt sjökort.Journal de M. Pierre Molrie

(Mscr. Bibliothèque Royale de Stockholm).

Ar. ; Mån.

1708

Mars

Avril

Mai

Juin

Juillet

1709 Mars

Dag. Dekl. Lat. Long. enl. Moirie. Long. från Green- wich. U Ar. ' Mån. 23 7 E 12° 28' S 296° 25' 282’ 45' 1709 Mars Ile du Callao au N. 7 à 8 lieues. 30 Départ de Huacho. J'arrête mou point dans la rade par 11 ’8' S et par 295° 55' de long,, me servant de la carte de Piefer Goos. 31 7° E 10’50' SI 295’ 10' 287 30' 3 6° E 9° 11' S 291° 29' 277 30' Avril 4 5° 30' E 8° 48' S 289° 17' 275’ W 5 4’ E 8° 16' S 287° 55' 273° 40' 8 3’ 25' E 7’10' S 284° 45' 270’ 15' 9 3° E 6° 30' S 283° 12' 268° 35' 11 2° E 5° 20' S 280’ 40' 265’ 50' 16 Ia E 3° 5' S I 275’41' 260’ 20' 18 2a E r 37' S 274’ 32' 258e 55' 13 Ia E 1730' N 244° 51' 226e 4O' 23 4° E 13° 35' N 1 221° 56' 202’40 25 4° 17' E 14° 47' N 217’ 26' 198° 0' 1 r e 14° 50' N 203’ 2' 183° 50' 2 8° 30' E 15° 0' N 200J 49' 180’30' Mai 4 -.i K»' i; 14° 27' N 196’29' 177 0' 7 10’ 40' E 15° 49' N 1190° 28' 169’ 40' 9 11° 54' E 14° 34' N 187’ 17' 166’ 15' 10 12° E 14’12' N 185’45' 164’35' 11 10° E 14° 38' N 184° r 162° 45' 16 9° E 13° lif N 174’ 28' 152’40' 20 8° E 13° 15' N 167° 46' 145° 35' A 4 h. du soir nous eûmes commis- sanee de Pîle de Marianas (Guam). 23 Départ de Guam. J’arrête mon point par 13° 15' lat. N et par 163°55 dclong. 24 8° E 13° 37' N 162° 49'l 143e 15' 25 7° 30' E 14a38' N 160e291 140’55' 27 7 E 15° 49' N 157° 39' 138° 15' 28 6° E 16’14' N 155’44' 136° 25' 29 4a59' E 16° 20' N 153’45' 134’30' Juin 30 4° 30' E 16° 12' N 152° 20' 133° 10' 1 3° E 16 23' N 150° 59' 131’55' 3 2° 30' E 17a 43' N 147 49' 128’55’ 6 2a E 18° 45' N 144’46' 126’ 0' 8 1° E 18e37' N! 142° 0' 124’25’ A midi Cap Engaño O1/* SO 5 lieues. 17 1° W! 21° 6' NI 134’ 5'| 114° 25' La côte de Chine au N NO ' 1 lieues. 6 J*ai relevé la pointe du O. de Mon- tano au N. 3 lieues, sur laquelle je prends mon point de départ, lu Juillet prenant par 2s lat. N. tne servant d’une carte platte hollandaise à grand point, faite pour cette nnvi- gation à Batavia.

Long. Long. frân Dag. Dekl Lat. enl. Moirie. il etil Green- wich. 7 3’ W 21’ 44' N 113’38' 9 3° W 21’ 3' N — 114° 0' 13 3e w 22e 19' N — 115’ 8' Ce matin à la pointe du jour nous avions Pierre Blanche au ! V 1 4 NE lVs liene. 16 3° W |22’21' N 1 - 1116° 46' 11 Départ de Sonbo u, à 7 h. d u soir 1b pointe de l’E. de cette baie me re- »tait au NO. ! *8 de liene, sur la- quelle ji s prends mon point de départ par 25° '5' lat. N. . et par 140’ 42' long- , me serv ant toujours de ma carte hollandaise. 29 — |30’ 4' N 1163° 6' — Vers les 8 h. di ii matin nous avons vu un] iroB roi her nous restant au S 5’ 0 5 lieues i (Lots Wil fe). 1 5° E 28° 50' N 165’ 2' 142° 15' 3 5’30' E 29’ 5' N ¡ 165" 46' 142’55' 5 6’ E 29’ 28' N ¡ 166’ 20' 143° 20' 6 6’30' E 30° 41' N 167" 9' 144’ 10* 7 ** o 4 E 31’59' N' 168’47’ 145° 45' 9 7 30' E 34’57' N 172’20l 1149’15' 10 8’ E 35’30' N 172" 30' 149’20' 11 8’40' E 35’40' N 174’ 12' 157 0' 13 9° E 34’ 16' N 17747'; 154’ 35' 16 9’30' E 36° 4' N 17733' 154° 15' 18 10’ 30' E 37° 42' N

181’ 6' 157’40' 19 ir E 38° 18' N 185’ 6' 167 40' 22 11° 30' E 38’ 29' N 189’ 24' 165’50' 24 12’ E 38’ 24' N 192’ 10' 168’35' ’.'7 13° E 40° 58' N 192’13'1 168’30' 30 1 13° 30' E 43° 26’ N 194" 421 170’50' 31 15’ E 43’ 8' N 196° 5' 173’15' 1 15’ 17' E 42’45' N 197“ 30' 173° 35' 2 15’30' E 13’ 17' N 198’49' 174° 55' 3 16’ E 43’ 54' N 20717' 177° 20' 5 14’ 30' E 43’ 45' N 20G’ 37' 182’a5' 10 13’ E 40° 11' N 218’40’ 194’25' 13 15" E 39° 44' N 224’42' 200’25' 17 14’ E 39’ 2' N 229’46’ 205° 25' 18 13° E 3751' N 23718' 206’ 50' 20 10’ 30' E 36’ 17' N 234" 35' 210° 0' 22 ! 10’ E 36’ 25' N 236’18' 211’ 40' 23 1 11’ E 36° 33' N 237 25' 212° 45' 1 10° 30' E a3° 34' N 244’ 2'! 219" 5' 2 11’ E 33’14' N 244’21' 219’ 20' 4 in E ¡ 33° 34' N 244" 58'i 219° 50' 5 9° 30' E 34" 28' N 245’ 35 220’30' 8 Jï* E 33’32' N 248’ 30' 223e 20'o Ar Man. Dag. Dekl. • Lot. Long. enl. Long. från Urücin — O Ar. Man. Dag. Moirie. VJ I treu wich. 1709 Juillet 18 7° E 32*53' N 257* 13' 231* 40' 1710 Sept. 29 21 7° E 32° 58' N 262’ 9' 236 ’ 30' 30 23 33° 15' N 266* 4' — Oct. 1 A midi nous avons eu connaissance 4 de l’ile de Californie, nous restant 6 au SSE. 5 lieues (San Nicolas 7 Island). 10 28 4° 30' E 28e 15' N i ^ 244*25' 11 29 2* E 27° 16' N — 244*55' 30 r 45' E 26° 40' N — 246* 5' 20 Août 16 0* 21° 38' N 253* 20' Mouillage des Trois Maries. 21 Valle de Banderas. Jour égaré. 21 Sept. 5 Départ de Handerns. J’ai pris mon Nov. 22 1 point par 20' 48 lat. N , et par Æ 264 ¿2 long. étant au SSO. 2 lieues de PoDtoque. C1 9 0* 19° O' N 263° 26' 253* 15' 2 Oct. 5 2° 30' E 2s 19' N 281* 17' 271* 5' 9 4a E 0*20' N 279° 39' 269° 5' 10 5° E 1° 13' N 277*45' 267* 5' Iles Galapagos. 28 14 3° E 1*27' S 274* 2' 263* 5' Nov. 4 0* 29* 6' S 273*43' 261*10' 7 Y 0' E 27*51' S 280* 3' 267* 20' 9 2° 0' E 26*29' S 282*51' 270' 0' 30 : 15 2° E 28*38' S 286* 13' 272*55' Dec. 1 16 2’30' E 29* 9' S 286° 34' 273* 10' 3 17 3° 0' E 30*20' S 286 55' 273*25' 7 23 4° E 24*17' S 292*23' 279“ 25' 1 8 24 5e 0' E 23*26' S 293*39' 279* 40' 11 26 5* 30' E 21*38' S 296* 19' 28*2* 10' 12 27 6° 0' E 21* 5' S 297* 5' 282* 50' 13 30 6* 20' E 20*54' S 299e 24' 284* 55' 14 Dec. 4 T E 19*46' S 303* 8' 289* 25' 17 7 — 18* 16' S 306*13' — 18 Arrivée à Arica. 19 1710 Janv. 24 7° 45' E¡17*45' S Départ d’Jlo. 1 - 1254*45' 21 22 23 Sept. 16 - 113’ 38' S 1297* — 24 Départ de Pisco. Au soir j’ai arreté 1 25 mou point par 13° 38' lat. S. et par 297* long, avant S:t Galon au 26 27 SE. et SE */4 E 5 lieues. 30 31 17 7° E 14* 0' S 296* 0' 282* 20' 1711 Janv. 1 22 7° E 18*22' S 291*39' 278* 20' 2 23 6° 30' E 19* 7' S 291* 3' 277*45' 3 25 5° E 20*43' S 289* 46' 276* 40'

Dekl. Lat. Long. enl. Moirie. Long. från Green- wich. 3° E 25* 4' S 287* 12' 274* 20' 2*40' E 25*39' S 287’10' 274* 20' 2*30' E 27* 2' S 287*43' 275* 0' 2*45' E 30*38' S 290* 2' 278* 30' 5° E 32*30' S 293* KT 280*45' 6* E 33* 4' S 294*59° 282*40' 7° E 33*41' S 297: 44' 285*35' 8° E 33*48' S 299*40' 287° 35'!

Arrivée à Valparaiso.

Départ de Valparaiso. J’arrêtai mon point de départ par 30’ 0' lat. S et pur 298’ 50' long.

9° 45' E 31° 33' S 298° 14'

9e 18' E 29° 14' S 297a 23'

9° E 19° 50' S, 300° 15'

A midi la rivière de Pisagua an E V* NE. 2 lieues.

287° 35': 28b” 45' 289*35’

9’ 30' E|19° 32' S| 300*11'1289s 30' A midi Rio Cumarones au NE */* E 5 E. 3 lieues et la pointe de Abitor au N Va NE. 5. E. 4 lieues.

Départ d’Arica. J’arrêtai mon point de départ à 6 h. du soir avant le morne à E. 3 S. 6 lieues par 18e 2b' lat. et 301° 31' long.

9* 0' E 18*49' S 301* 10' 288° 5ot 9* E 19“ 5' S 300*51' 288*30 7* E 19*25' S 300’ 11' 287* 45' 6*45' E 20* 31' S 29:*-4' 284* 25' 6*30' E 21* 3' S 295*57' 283° 15' 5 E 23* 2' s 292* 19' 279’ 30' 4*30' E 24* 8' s 291* 16'¡279 20 4* E 25* 15' s 290* 27'1 277* 30' 4* El 26* 6' s 289*42' 276 45' 3*30' E 28’ 17' s 287° 16' 274° 5' 3* E 29* 25' S 286* 48' 273*35 2*30' E 30*41' S 286*40' 273° 25' i)3 ** E 31* 55' s 286*20' 273* 0' 2* E 32*32' s 286*57' 273° 30 2*50' E 33* 18' s 288* 18' 274* 50 3* E 33° 38' s 289° 6' 275*35' 3*15' E 34° 10' s 290* 9' 276*35' 4* E 34° 46' s 290* 44' 277* 5' 5“ E 34*54' S 290*37' 276*55' 5*30' E 36’ 3' S 293 33' 279' 45' 6* E 36

42' s 296’ 6' 282* 15'[8* E 37* 4' s 298*27' 284*30' 8*30’ E 37° 25' S 300* 4' 286’ ó'¡ — 37* 2' S —r —

I. de Snnta Maria près de ConcepcionJ. B. Nolin, Carte du voyage de M. de Frondât

(Mscr. Dépôt de la marine).

År. Mån. Dag. Dekl. Lat. Long. från Tene- rife. Long. från Green- wich. 1707 Oct. 22" 30' E 57" 45' S 298*30' 281*50' 19 17a 30' E 56* 40' S 286*30' 1 269* 50' 17° E 51° 30' S 283* 266" 20' Nov. 15° 207 E 18*30' S 283*30' i 266° 50' 10’ E 46’ sl 287° 30' 270’ 50' 1708 Janv. 7e E 22’ $ 297* 1280’ 20' Avril 3 VW E 10° s 292’ ! 278* 0' A NO de Guacho, 6 5° E 8*30' s 287’ 272’40' 21 0’ r s 272* 256° 5' 29 0e 2° 30' \ 266’ 249* 15' Mai 3 0S 5 E 6* N 260’ 30' 243e 20' 8 1» W 8*30’ N 255* 237* 20' 10 0° 110a N 253*30' 235’35' 11 0e 10’20' N 251’ 233" 0' 15 ! 0° 11*30' N 239° 220*35' 19 1 o9 12’30' NI 233* 214 1(7 21 r e 13*20' Ni i 227 ¡207*55' 25 2’ P Xi 14* N 217* 196* 30' 29 3’ E !l4*30' N 207° ¡187* 5' Juin 2 6' 30' E 14* 40' N 200* 30' 180* 10' 3 7° 15' E 15* N 198* 177’35' 11 10° E j 16" N 183’ 161*45' 16 10’30' E j 14* N; 174* 152’ 10' 20 9° 40' E 13*30' N ,166* 20' ¡144’ 5' Près de Guaní. 24 8e E 113*40' N 1162* ÎO'I 1142*35' Juillet 1 5° E 116*30' N 150*40' 131*35' 4 3’ E 18* N 146" 127* 10' 8 E 18*16' N 142*40' 124* 5' 10 1’ E 18* N 140* 30' 120*50' 14 1’ 30' W 19*40' N 136*30' 116*50' IG æ w| ¡20*40' N 135° 115*20' 1 Canton. 1700 Mar« 7 1 3° W 21° 10' NI 137* ! 1113*38' Avril 13 3’ W 25* N 142* 10' 120* 15' 17 0° 26° 50' Nî 145’ 10' 123’ 0' 20 1° W 28* N1147* 30' 125" 10' 22 œ 29* 30' N 149* 126’ 35' 26 2° E 30* 20' N| 160' 30' 137*55' Mai ' 1 4" E 99* N 164* 40'j 141*50' 7 r e 30* 20' N 168" 144*65' 8 7* E 33*30' N 170* 20' 147* 15' 11 8° 30' E 35* 50' Nj 175*30' 152*20'

9 Ar. Man. Dag. Dekl. Lat. Long. från Tene- rife. Long. l>;ni Green- wich. 1709 Mai ! ! 18 10’ 30' E 37° 40' N 182*30' 159* 5' 11* 15' E 38*30' N1189* 40' 166* 5' 30 11*15' E 42*30' N, 195* 30' 171*40' 31 15* 15' E 43*50' N 196* 80' 172*25' Juin 3 15*15' E 44*30' N 201*40' 177*40' 5 15*15' E ¡42* N 207*30' 183* 25' 8 15* E 41*15' N 214" 1189* 50' 1 12 14* E 40*40' N 224* 30' i 200*10' 19 10* 40' E ¡36*50' N 233*30' 208° 55' Juillet 23 8* E 83*30' N 244* 40' ¡218*55' Ile S. Clément. ! 28 3* E 28*40' N 249’40' 1 243*35' I, de Cedros. Août 6 0* ¡22* 10' N1259“ |249*35' A PO de Cap S. Lucas» 9 0’ 121*40' N|262* 15'| 253* O' Entre C. S. Lucas et las Très Marias. Sept. 23 0* . 10*30' N 266* 1 255*45' Oct. 1 0* 5*20' N 275* 264* 45' 5 0* 1*30' N 284* 273* 45' Iles de Galapagos. 31 0* 25 3(7 S 273’ 260*45' I Nov\ i 2 (f 27*50' S 276* 263’ 35' 5 r 30' w 28* 10' S 280* 20' 267* 45' 14 2* E 26° 40' S 289*50' 276’ 35' 17 2* E 30* 10' S 292* 278*30' 23 5* E 24* 10' S 297*20' 283*25' 26 6* E 21*30' S 299* 284*50' Dec. 7 T E 19* 4(7 S 300*20' 285*25', Près d’Arica. 1710 Sept. 1 21 7*30' E 17* S 292*30' 1279’ 5' 22 7° E 20* 8 289*50' 276*30’ Oct. ¡ 9 2*30' E i 29*30' S 288° 275*20' 21 7* E1 31*40' S 297° 20' 286*40' 26 7* E Í 25*40' S 298* 15' 287*35' 28 7* E 22*20' S 299*40' 289* 0' Près de la cote du Chili. Dec. 1 21 ¡ 3* e: 32* S 285*20' 271*55' 1711 Mari 6* El 37’ 10' S 289° 272*20' 10* E 43’20' S 288* 271’ 20' 1 1 12’ E ; 47*30' S i 291° 274* 20' Avril [13* E 53*20' S i 293*30' 276’ 50'

*

Rättelser och tillägg.

Sid. 63 r. 2 nedifr. står: Att befälhafvareu seuare på ett annat fartyg gjorde en färd till Kina, läs: Att en annan kapten d’Arquistade senare gjorde en färd xill Eina.

Sid. 65 r. 8 nedifr. står: kap. 7, läs kap. 17.

Sid. 218. Beträffande frågan, huruvida de Hawaiiska öarna blifvit upptäckta före Cook af spaniorerna, torde böra framhållas, att enligt en tradition bland infödingarna ett skepp med hvita män för lång tid tillbaka lidit skeppsbrott på Hawaii. Denna tradition refereras af svensken Abråuam Fornander, hvilken i många år lefde som domare på Ön Maui och dog därstädes år 1887, i hans stora arbete An account of the Polynesian race, its origin and migrations, Vol. 2, Lond. 1880, s. 106. Den liawaiiske konungen Kealiiokaloa, under hvars tid händelsen skall hafva inträffat, regerade enligt Fornanders kronologiska beräkningar mellan åren 1521 och 1530, och författaren autnr, att det strandade skeppet tillhört den eskader, hvarmed Alvaro de Saavedra d. 31 okt. 1527 af

seglade från Mexicos västkust till Filippinerna; två af denna eskaders fartyg skildes nämligen genom storm från de öfriga och hördes aldrig vidare af. Om detta antagande är riktigt — kronologien förefaller dock tämligen osäker och traditionen är väl ej heller mycket att lita på — så hafva dock ej de skeppsbrutna spaniorerna, hvilka kvarstannade på öarua och dogo därstädes, kunnat öfva något inflytande på sina landsmäns kartografiska framställningar, och sådant påstås ej heller af Fornander. Den ifrågavarande traditionen anföres äfven af Mr. Henry A. Peirce (jEarly dis-voveries of the Hawaiian Islands, San Francisco 1880), hvilken i 22 år lefvat på Hawraii såsom Förenta staternas resident; han hänför händelsen till år 1532 och antar, att befälhafvaren på det skeppsbrutna fartyget varit Diego Hurtado de Mendoza, om hvars slutliga öde man icke heller känner något. Mr. Peirce finner det påtagligt, att öarna la Mesa m. fl. på det An-son'ska sjökortet beteckna Hawaii, men har ej att anföra något som kan sammanknyta kartbilden med den inhemska traditionen.

Sid 335. Angående den första franska världsomscglingen bör tilläggas, att i Dépôt de la marine finnes en därtill hörande journal med titel »Extrait du journal de M. Brunet autour du monde 1711; traversée du Pacifique». Deuna journal förvaras bland Delisles manuskripter, om hvilkas tillvaro i arkivet jag vid mitt besök därstädes tyvärr icke fick kännedom. De uuder resan gjorda deklinationsobservationerna meddelas enligt nämnda journal af dr. W. van Bemmelen, Die Abweicliung der Magnetnadel, Batavia 1899, s. 53.

*

Register

*